Drive on the edge
auto sport 2021年6月18日号（隔週金曜日発売）2021年6月4日発売　第58巻第11号　通巻1554号
No.1554
オートスポーツ 2021 6/18号

auto sport



［速報］**INDY500**
パロウ惜敗 エリオ歴史的4勝目

WRC 2021 UPDATE
Part 1 数字が証明する「貴元の進化」
Part 2 ヤリスがファイナルアップデート

スーパー耐久 Round 3 富士24時間
［テクニカルレビュー］
ORC ROOKIE COROLLA H2 Concept
水素カローラの情熱
脱炭素社会に示された“新たな選択肢”

集中連載 レーシングドライバー第7世代インタビュー
トヨタでもF1。── 宮田莉朋

“最後のモナコ”刻まれた「一勝」
F1 Round 5 MONACO GP
M.フェルスタッペン&
レッドブル・ホンダが選手権トップに！

SAN-EI
CORPORATION

F1

FIA Formula One World Championship

2021 Round 5

MONACO GP

“最後のモナコ”刻まれた「一勝」

ホンダF1、1992年以来のモナコV
M・フェルスタッペン＆レッドブル・ホンダが選手権トップに

RedBull



ドラビリ向上で“価値ある勝利”

ホンダF1がじつに29年ぶりにモナコGPで勝利を挙げた
レースでは運に恵まれた側面があったことは事実だが
伝統の一戦での戦闘力はライバルを上回っていたことも間違いない
通常の「一勝」よりもはるかに意味のある「一勝」であった

Photo：LAT／Sutton／XPB／McLaren／RedBull

F1 Round 5
MONACO GP
PhotoDigest




RedBull

“宣言”どおりのドラビリ改善、人馬一体でつかんだモナコV

予選でトップタイムをマークしたフェラーリのシャルル・ルクレールが決勝レースに出走できなくなったことにより、レッドブルのマックス・フェルスタッペンは2番グリッドながら実質的に首位発進となった。スタート直後にホールショットを決めると、そのまま逃げ切り勝利を果たした。低中速コーナーが連続するモナコGPは、今季23戦のなかでもっともドライバビリティの高さが要求されるコース。見ごとな逆転負けを喫したスペインGPの後、ホンダの田辺豊治テクニカルディレクターはモナコGPに向けて、その部分を改善すべき点として挙げていた。そしてホンダF1はその“宣言”どおり、モナコにフェルスタッペンの意志に呼応する完璧なパワーユニットを持ち込み、勝利を呼び込んだ。オランダ出身の23歳はこれまでのキャリアにおいて、モナコで表彰台に立ったことすらなかったが、今季限りでF1を去るホンダとともに“待望の一勝”を挙げた。



“最後のモナコ”刻まれた「一勝」

ドライバビリティが要求されるコース ホンダは〝宣言どおりのPU〟を持ってきた



LAT

モナコと好相性のサインツ 移籍後初ポディウムを獲得

フェラーリのカルロス・サインツは、2015年のF1デビュー以来、モナコGPでは毎戦入賞を続けている。今年もこの市街地コースでは好調で、３度のフリープラクティスではいずれも２番手タイムをマーク。予選では４番手に終わったが、それでも今季ベストグリッドとなった。決勝ではコース上で順位を上げることはなかったものの、スタートから無難にレースをまとめ上げて２位表彰台を獲得。こちらも今季ベストリザルトとなった。



RedBull



McLaren

ガルフカラーマクラーレンで ノリスが市街地でも好調キープ

マクラーレンのランド・ノリスはモナコGP直前の５月19日、チームと複数年契約を締結した。今季は新たに加入してきた実力者ダニエル・リカルドを上回るなど好調で、モナコGPでも予選５番手、決勝では３位表彰台を獲得してみせた。なお、マクラーレンはこのイベントで、戦略的パートナーであるガルフとのコラボレーションリバリーを披露。ふたりのドライバーもクラシカルな配色のヘルメットとスーツでレースに臨んだ。

終わりかけのタイヤで躍動 元王者が輝きを取り戻した

アストンマーティンに加入した元世界王者セバスチャン・ベッテルは、第４戦スペインGPまでまさかの無得点に終わっていた。しかし、ドライバーの力量が試されるモナコGPでは今季ベストの８番グリッドを獲得すると、決勝ではアルファタウリのピエール・ガスリーとメルセデスのルイス・ハミルトンをオーバーカットし５位入賞。レース後には「タイヤはすでに終わりかけていたけど、その場面でいいラップタイムを刻めた」とコメントした。

XPB





RedBull



LAT



Sutton



XPB

華やかな街で悪夢に襲われたドライバーたち



LAT

〝最後のモナコ〟刻まれた「一勝」

右フロントタイヤが外れたのは火曜日……ボッタスを襲った悪夢

メルセデスのバルテリ・ボッタスは決勝レースを、フェルスタッペンに次ぐ実質２番手から発進した。スタートで前に出ることはかなわず、徐々にトップから離され始め、３番手のサインツにも追いつかれそうになると、チームは30周目の終わりにタイヤ交換を決断。しかし、ピットに戻ってきたボッタスを悪夢が襲った。右フロントホイールのナットを舐めてしまい、タイヤを交換することができず、無念のリタイアとなった。チームは現場でボッタスのマシンから右フロントタイヤを取り外すことはできず、そのままファクトリーに持ち帰ることに。ファクトリーでは無事にホイールとタイヤを取り外すことができたが、それはレースから40時間以上が経過した５月25日（火）の午前のことだった。チームはSNS上に、取り外し作業をまとめた短い動画を公開。そこではスタッフがリューターを使ってナットの山を再形成しているような様子が確認できる。





Sutton

ルクレール、地元グランプリで“DNS”スタート直前にドラシャトラブル判明

現役F1ドライバーでは唯一のモナコ出身者であるルクレール。チームメイトのサインツがモナコを得意としている一方、ルクレールは2019年もリタイアするなど、FIA F2時代も含めてモナコ戦でポイントを獲得したことはなかった。今年の地元戦では、FP2で木曜日最速タイムをマークするなど、今季フェラーリが復調したこともあり、FP3〜予選でも好タイムを連発。Q3でもトップにつけていたが、同セッションの残り時間わずかというところでクラッシュを喫した。セッションがそのまま終わったことでポールポジションを得たものの、決勝スタート直前にドライブシャフトのトラブルが判明し、痛恨のDNS（出走せず）となった。フェラーリはファクトリーに戻ってからこの件について詳しい調査を実施。予選でのクラッシュによりマシン左側のホイールハブに亀裂が入り、決勝スタート前の走行中にハブが壊れ、ドライブシャフトにダメージが及んだということを明らかにした。

「いったいどういうことなんだ」抜けないモナコで“抜かれた”王者

ホンダ製パワーユニットの改善は、アルファタウリのリザルトにも表れていると言える。前戦スペインGPではガスリーもQ2敗退を喫したが、ドライバビリティが重要なモナコで予選６番手を獲得。決勝ではハミルトンに攻め立てられながらも致命的なミスは犯さず、６位でチェッカーを受けた。一方のハミルトンは週末をとおして振るわず。決勝ではガスリーをアンダーカットしようとするも不発。無線で「いったいどういうことなんだ」と怒りをぶちまけた。さらにベッテルにも先行を許し、現役王者はモナコで浮上できないまま選手権トップの座を明け渡した。



ルーキー角田にモナコの洗礼 SC想定の作戦も不発に終わる

「思った以上に狭い」とアルファタウリの角田裕毅は現場でこぼした。今季のF1ドライバーのなかでは、角田だけモナコでの走行経験がなかった。FP1は堅調に走行したが、FP2でプールサイド・シケインの出口でクラッシュ。モナコの洗礼を受けた。決勝ではSCが入ることを想定しハードでスタートしたが空振り。16位に終わった。



RedBull

ミックは初日から事故続き 土曜日も失態で予選をフイに

モナコGPにおけるルーキーの最優先事項はマイレージを稼ぐこと。ハースのミック・シューマッハーは初日に合計60周を走破したが、FP2終了間際にクラッシュ。さらにFP3でもカジノ・スクエアのバリアに衝突した。マシン左側に大きなダメージを負ったことで、予選には出走することができなかった。



MONACO GP

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT／Sutton／XPB

絶好調の週末をフイに
勝ち方を忘れたフェラーリの詰めの甘さとその代償

［仮想］ルクレールが決勝を走っていたら……



LAT



Sutton

ルクレールが決勝を走れていれば……と思わせるほど、この週末のフェラーリの仕上がりは良かった。FP2でもフェラーリはミディアムとハードのロングランを全チーム中唯一実施し圧倒的に優位な状況であった。

スタート直前のグリッドに向かうフェラーリのシャルル・ルクレールが、絶望的な声を上げた。「ノー、ノー、ノー、ギヤボックスだ」トンネルを抜けたルクレールはヌーベルシケインを直進し、ゆっくりとピットに戻って行った。

前日の予選Q３で、ルクレールは最速タイムを叩き出した直後に、プール

Rd.5 モナコGP リザルト

●5月23日（日）決勝　●3.337km×78周=260.286km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

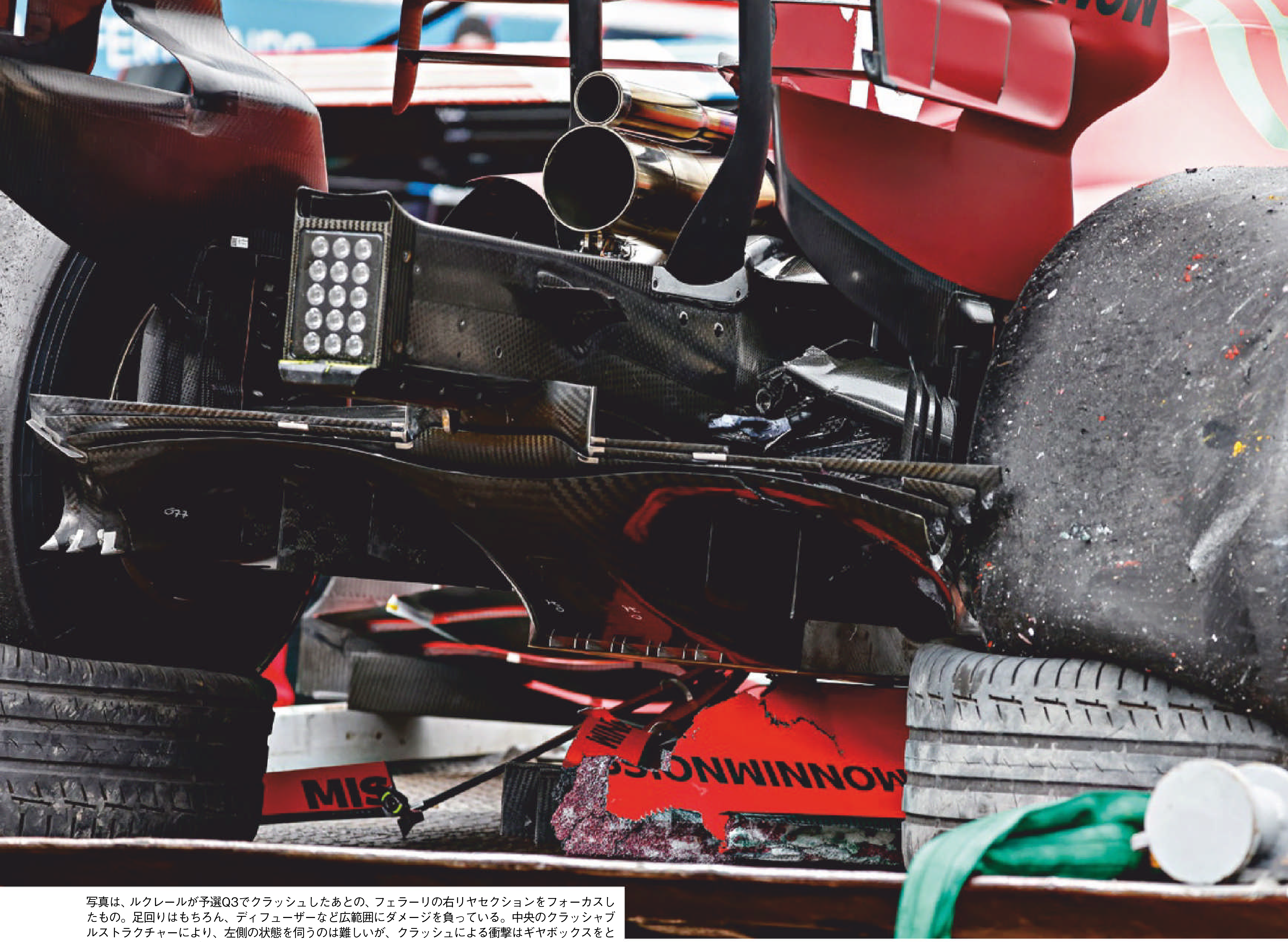
順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	78	2(2)
2	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	78	4(4)
3	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	78	5(5)
4	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	78	9(9)
5	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	78	8(8)
6	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	78	6(6)
7	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	78	7(7)
8	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	77	13(13)
9	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	77	11(11)
10	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	77	10(10)
11	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	77	14(14)
12	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	77	12(12)
13	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	77	17(17)
14	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	77	15(15)
15	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	77	18(18)
16	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	77	16(16)
17	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	75	20(-)
18	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	75	19(19)
	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	29	3(3)
	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	0	-(1)

オーバーカットを成功させたドライバーが上位へ入った。とくにアストンマーティン勢は、ピットタイミングを遅らせる作戦がはまり、今季初の２台入賞を達成。ベッテルの入賞は昨年の第14戦トルコGP以来だ。



速いフェラーリが、モナコGPで復活した。ルクレールDNSの裏で、サインツはノリス、ガスリー、さらにはハミルトンを従えて3番手を快走する。一時はトップのフェルスタッペンに肉薄する速さも見せた。

XPB



写真は、ルクレールが予選Q3でクラッシュしたあとの、フェラーリの右リヤセクションをフォーカスしたもの。足回りはもちろん、ディフューザーなど広範囲にダメージを負っている。中央のクラッシャブルストラクチャーにより、左側の状態を伺うのは難しいが、クラッシュによる衝撃はギヤボックスをとおして左側のドライブシャフトにまで波及していたとしても不思議ではない。

サイドシケインの進入でイン側ガードレールに接触。その瞬間ステアリングロッドが折れて、マシンはコントロールを失ったまま直進した。右フロントを大破し、さらに衝突の反動で右リヤも激しくガードレールにヒットした。

この時点で、レッドブルのマックス・フェルスタッペンはルクレールを凌ぐ区間最速タイムを出していたが、赤旗中断でルクレールのポールポジションが確定した。ただし、ダメージを受けたギヤボックスを交換するとなれば、5グリッド降格ペナルティとなる。チームは予選直後と、パルクフェルメからマシンが出てきた日曜朝の計2回検査を行ない、ダメージなしと判断してルクレールを送り出していた。

しかし、結果的に左側のドライブシャフトのハブに異常が発生し、ルクレールは母国GPを1周も走ることなくリタイアに追い込まれた。

フェラーリの致命的な詰めの甘さ。「クラッシュとトラブルは無関係」というマッティア・ビノット代表の強弁については触れず、今回はルクレールが出走できていたら、レースはどんな展開になっていたかという、より夢のある想像をしてみたい。

まずルクレールの駆動系が無傷で、ポールからスタートできていたらどうなっていたか。その質問をホンダの山本雅史マネージングディレクターに投げたところ「今季のマックスはスタートがすごくいい。1コーナーまでに首位を奪えていたでしょう」と答えた。さらに「そうでなくても戦略ですね。申し訳ないけど、レッドブルはフェラーリよりそこは絶対に長けている。総合力で言えば『レッドブルがなんとかするだろう』と、スタート前から思ってました」と続けた。

しかし、もしルクレールが首位をキープした場合、フェルスタッペンはルクレールとカルロス・サインツのフェラーリ2台に挟み撃ちにされ、レッドブルの戦略の自由度は限られ、ルクレールにそのまま逃げ切られた可能性もあっただろう。

では、フェラーリが潔くギヤボックスを交換し、ルクレールが6番手からスタートしていたらどうだっただろう。ここで注目すべきは、フリー走行2回目で行なっていた2台の周到な走りだ。ソフトで上位独占する速さを見せただけでなく、10チーム中フェラーリのふたりだけが、手分けしてハードとミディアムのロングランをこなした。

ハードの温まりの悪さは充分承知していたはずで、だからこそサインツはレース本番でピットインを遅らせた。その結果、もしメルセデスのバルテリ・ボッタスがピットでトラブルに見舞われていなくても、彼の前でコース復帰を果たし2位に浮上していたはずだ。

ルクレールも、スタートで順位を上げられなかったとしてもオーバーカットで3番手まで上がっていたことは充分に考えられる。フェラーリがモナコで2、3位表彰台に上がり、フェラーリとルクレールがコンストラクターズ、ドライバーズ、それぞれの選手権で3位になっていたのである。トラブルの可能性に向き合わなかったビノット代表の責任は、限りなく重い。



ホンダ第4期F1活動“最後のモナコ”で
値千金の一勝。ついに選手権トップへ——

モナコに不可欠な“絶賛のエンブレ”

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT

前戦スペインGPのレッドブル・ホンダは、メルセデスのレースペースの速さ、そして優れた戦略の前に成す術もなく完敗した。

しかしその2週間後、両者の立場は完全に逆転する。マックス・フェルスタッペンが完璧な勝利を挙げ、セルジオ・ペレスも巧みな戦略で9番手から4位入賞を果たした。対照的にメルセデスは、ルイス・ハミルトンがまさかの予選7番手。レースでは先に動いた戦略が完全に裏目に出て、7位のままチェッカーを受けた。

バルテリ・ボッタスは予選3番手と健闘し、レースでも2番手を好走。しかし、ピットインでナットが固着してタイヤが外れないという信じられないトラブルでリタイアに追い込まれた。

これでレッドブル・ホンダとフェルスタッペンは悠々とモナコ初優勝を遂げ、ドライバー、コンストラクターズの両選手権でもメルセデスから初めて首位を奪取した。

今回の勝利は、メルセデスの自滅が大きな要因だった。ハミルトンはまず、予選でポールシッターとなったフェラーリのシャルル・ルクレールに0・749秒、ボッタスにもほぼコンマ5秒遅れた。ハミルトンは予選後「優勝には手が届かない」と、あきらめ切ったコメントを発して報道陣を驚かせた。

なぜだったのか。おそらくハミルトンはレースペースでも、上位にたどり着く速さがないと悟ったのではないか。

タイヤが温まりにくい今季のマシン特性が大きく影響したことは間違いない。2日目は路面温度が初日に比べ23℃近く低かった。予選直前のFP3で首位フェルスタッペンからコンマ7秒落ちの7番手。そのためチームは大急ぎでセッティング変更に取りかかった。しかしQ1では全車最多の14周を費やしながら、7番手タイムが精一杯。その遅さはQ3まで改善できなかった。

決勝日は前日より10℃以上路面温度が上がったが、メルセデスのハードタイヤが1周目から速さを発揮できるほど充分な温度ではなかった。チームもその弱点を充分承知していたはずだが、真っ先にピットに入るようハミルトンに指示した。そして、温まらないハードに手こずるあいだに次周以降にピットインしたアルファタウリのピエール・ガスリーら3台の先行を許した。

「ルイスのソフトが限界で、あれ以上引っ張れなかった」とトト・ウォルフ代表は弁明する。しかし、もしソフトのタレがかなり酷かったとしても、名手ハミルトンがあと数周ピットインを

木曜日のフリー走行2回目まで、フェルスタッペンはターンインでのアンダーステアに不満を持っていたが、チームは土曜FP3で修正。週末を通じて速さを発揮したフェラーリと互角以上のペースを取り戻した。



FOCUS on HONDA



コース幅いっぱいにラインをとるフェルスタッペンのドライビングスタイルは、しばしばモナコでのクラッシュにつながっていた。だが、今年はタイトルを意識した堅実な走りでモナコ初制覇を遂げた。

遅らせられなかったとは考えにくい。アンダーカットで前にいけるという考えにこり固まっていたとしか思えない。フェボッタスもハミルトンと同様に、フェルスタッペン、フェラーリのカルロス・サインツに先行してピットに向かっている。トラブルが起きなかったとしても、サインツにオーバーカットされ3番手以下に落ちていたはずだ。

一方で、レッドブル・ホンダの底力にも触れないわけにはいかない。フェルスタッペンは山本雅史マネージングディレクター（MD）に「エンジンブレーキのかかり方が本当にいいんだ」と、ホンダPUを絶賛したそうだ。車体に関しても初日はかなり不安定だった挙動を、予選前のFP3できっちり合わせてきた。「そこもチームの底力を感じました。総合力がすべて発揮できた週末だったと思います」と山本MDは総括した。

では、レッドブルがモナコで見せた優位は次戦以降も続くのか。このまま突っ走れれば最高だが、そう簡単にはいくまい。タイヤに熱が入りにくいという欠点は、コース特性と週末のコンディションによってはタイヤに優しい、長く保つという長所になり得る。モナコはたまたまメルセデスの悪い部分が極端なかたちで出た。

ただし、今回の戦略ミスは今季のレッドブルがほぼ互角の戦闘力を見せてきたことへの焦りともいえる。プレッシャーをかけ続ければ、今回のモナコのようにメルセデスを自滅に追い込むことも可能だろう。

リスペクトあふれるグランプリ

「ドライバーの力を信じるチーム」と「モータースポーツを愛するオフィシャル」

Text：今宮雅子（Masako Imamiya／IRIS）
Photo：LAT／XPB



伝統の一戦の裏には、モータースポーツを愛する人々のたゆまぬ奮闘がある。ガードレールなどは週末の３日間、設置と撤去を繰り返し、日常ともっとも近いグランプリを毎年成立させてきた。

ポールポジションのシャルル・ルクレールはグリッドに着くことができず、バルテリ・ボッタスはホイールナットのトラブルでリタイアした。予選2番手のマックス・フェルスタッペンはスタートからゴールまで首位を守り、予選4番手のカルロス・サインツ、5番手のランド・ノリスはそれぞれふたつポジションを上げて表彰台ゴールを果たした。

上位が順当に実力を発揮した後方で、見どころとなったのは〝オーバーカットを機能させる〟作戦の妙。鮮やかに証明してみせたのが9番手スタート→4位ゴールのセルジオ・ペレス、8番手→5位ゴールのセバスチャン・ベッテル、そして13番手から8位入賞を飾ったランス・ストロールだった。

予選Q3で苦労したペレスは9番グリッド。ルクレールの不在によって8番手に浮上しながら、第1スティントはベッテルの1～2秒後方を走り続けた。その前方には5番手ピエール・ガスリーと6番手ルイス・ハミルトン。第1スティントのこの展開にもっとも苛立っていたのはハミルトンだっただろう。ガスリーはメルセデスを抑え込むことを使命とし、ベッテル、ペレスは〝オーバーカット〟を念頭に置いてタイヤマネジメントに集中していたのだから――。

予選Q1を見ても分かるとおり、パフォーマンスを発揮するまでに何周もの走行を要するのが今回のタイヤだった。〝ハード〟ではなおさら、先にピットインしても即座に速いペースを実現するのは難しく、予選Q2を含めれば30周以上を走行してステイアウトしていたソフトにもおよばなかった。ハミルトンがガスリーをアンダーカットできなかった所以だ。

逆にソフトでステイアウトした場合、大切なのはライバルがピットインしたあと、前が開けた状態でどれだけのパフォーマンスを発揮できるか＝タイヤの余力を残しておくか、という点だ。

ロジックとしては各チームに共通するものだっただろう。しかし難しいのは、30周以上も走ったソフトでどんなタイムが可能なのか？ という点だ。フリー走行では充分なロングランは不可能。レースでは路面温度も乱気流の問題もコンディションが違う。

屈指の〝タイヤ遣い〟ペレスの第1スティントはとても興味深い。ベッテルの後ろを走りながら、ベッテルが少しペースを上げるとそれを追わずにいったん間隔を開け、その後必ずベッテルより速いタイムを記録しているのだ。ふたりのペースはピットイン前で1分16秒3。しかし31周目にベッテルがピットに入ると、ペレスのペースは一気に上がった。32周

モナコのマーシャルの仕事の速さには、ルールにもとづきひとつひとつ動作を徹底している点も背景にある。たとえば、自分のポストを通過したマシンを目で追わず、常に次に来るマシンの動きを見据えている。



目は1分14秒5、33周目は1分14秒6、34周目は1分15秒フラット。35周目のインラップも誰よりも速かった。この4ラップのペースによってガスリー、ハミルトン、ベッテルをオーバーカットすることに成功したペレスは、不本意な予選のあと、レースではスティント終盤にマシンの速さを引き出せるタイヤをしっかり準備していたのだ。32周目のタイムは第1スティントのソフトタイヤ勢のファステストである。

　ペレスにはオーバーカットされたものの、ベッテルもまた作戦の成功者。29周目にハミルトンがピットイン、30周目にガスリーがカバーに入るとペースを上げ、31周目のインラップでも速いタイムを記録。ピットアウトの際にはガスリーの右に並んだ――ボーリバージュを並んで駆け上がる2台の姿はもっとも見ごたえのあるシーン。ガスリーがハミルトンを抑え、そのガスリーをオーバーカットしたことによって、ベッテルは3～5秒も前方にいた2台のマシンを交わすことに成功したのだ。

　チームメイトとは逆の作戦、ハードでスタートしたストロールもまた、58周の第1スティントで粘り強さを発揮し、スティント終盤には（29周若いハードを履いた）ハミルトンと同じペースで走行した。結果、13番手スタートから8位入賞に成功――。

　2台で合計8ポジションアップを果たしたアストンマーティンは最高にスマートだ。オットマー・サフナウアー代表は「我々のストラテジストとエンジニアが考案した作戦を見事に活かした」とドライバーを称えたが、松崎淳エンジニアはもっとシンプルに「作戦がうまくいったのはドライバーの力です」と表現する。彼らのタイヤ管理能力を信じたからこそ、チームはこの作戦を選び成功した。振り返ればペレスもまた、昨年まで松崎と一緒に奇跡を起こしてきた元〝相棒〟である。



伝統の一戦では、華麗な舞台以上にモータースポーツに対する情熱がある

　セーフティカーの入らないクリーンなレースで、作戦が鮮明に浮かび上がった。レース後のコースオフィシャルたちの笑顔には、伝統の一戦が復活した喜びがあふれた。

　いつでも〝出動〟できるよう万全の準備を整えながら、出番がなかったことに最大の喜びを感じる――コースマーシャルは、そんな仕事の典型だ。

　モナコでは伝統的に、マシンがクラッシュしてもコースをクリアにする作業がとてつもなく速い。それはセーフティカーがなかった時代から〝隊列が戻って来る前にコースをクリアにする〟ことを使命としてきたから。そうしないと、狭い市街地コースではレースが成立しないからだ。現在のセーフティカー規則は1993年に導入されたが、モナコでは2003年まで一度もセーフティカーが入らなかった。

　総勢660名のオフィシャルは何十年のキャリアを持つベテランから若手まで、全員がボランティア。消火器を持って3段ガードレールを超える、壊れたマシンを30秒～1分で撤去する、適切に正確にフラッグを振る……すべてトレーニングと事後の分析・反省の賜物で、そのノウハウは先輩から後輩へと受け継がれていく。外周路の取れないコースでは外科医、蘇生医、救命士、看護師も各ポストに配置されるが、彼らもまたボランティア。

　レースが大好き。〝自分が走らないなら、走る人たちを助けよう〟――こんな情熱に支えられている伝統の一戦では、華麗な舞台以上に、モータースポーツに対するリスペクトに真価がある。



YUKI TSUNODA

Moments of the Peaks ― 2

Photo & Report : 熱田 護（Mamoru Atsuta）
まとめ : 田中康二（Koji Tanaka／本誌）

美しい景色と残酷なコントラスト

当時はまだエストリルでの開催——僕にとっては25年ぶりのポルトガルGPだった。欧州滞在中の拠点としているアンドラ公国から陸路1400㎞を自走で移動し、初めて訪れたアルガルベは、エストリルと同様に空と雲、光に透明感があふれていた。その表情は日によって変化するため、フォトグラファーとして有意義な週末を過ごすことができた。ただ、ファインダー越しに見る美しい景色とは裏腹に、角田裕毅選手が苦闘している姿に胸が痛くなるグランプリでもあった。FP1から決勝まで、チームメイトに負け続けることは相当な屈辱。わずかなセッティングの差、タイヤの扱い方の違いで、残酷なまでに明暗が分かれる現代F1の怖さをあらためて思い知った。









Round 4 Spanish GP
> Qualify: 16th [grid: 16th] > Final: DNF

情熱の国で浮かべたリラックスの表情

全10チーム、各車両の“真のパフォーマンス”を知ることができるコース、それがバルセロナだと思う。今季のレッドブル・ホンダは王者メルセデスに対して、いったいどのあたりに位置するのか？　そのパワーバランスを知れることが楽しみだった。また、ルーキー角田選手にとっては、前戦アルガルベと違い走行経験があるコース。「これまでにたまった鬱憤（うっぷん）を晴らしてくれるはず」。そんな期待に胸をふくらませて、僕はスペインに入った。木曜日、公式会見を終え、チームのもとへと帰る途中の彼をピットビル２階の通路で撮った。言葉こそ交わさなかったけれど、カメラ目線をくれたその表情がとてもリラックスしていたことが記憶に残る。



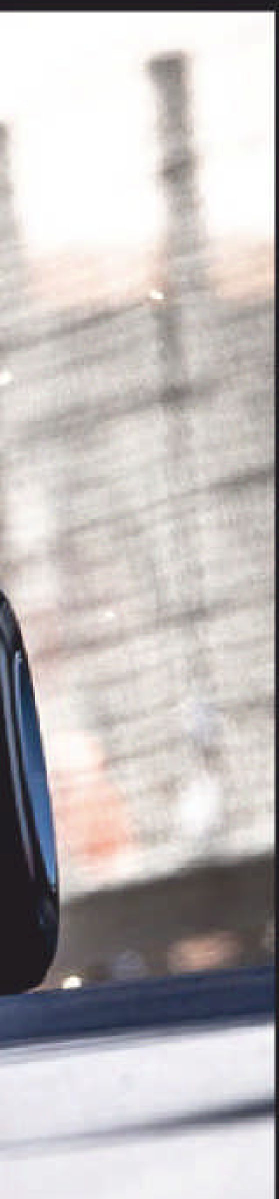






「チームラジオの発言」に思う

予選は1000分の７秒差でQ1落ち。決勝は燃圧系トラブルで８周目にリタイア。角田選手にとっては、フラストレーションのたまるバルセロナだった。このグランプリでの話題は角田選手の無線での発言。メディアだけにとどまらずSNSなどでさまざまな意見が交わされているけど、それらを見ていて僕なりに思うことがある。自身の力を出し切って好成績を得られた選手が全身で喜びを表現するのと同様に、残念な結果に終わった選手が自分に苛立ち、悔しがるのは当然。だから、あのような極限状態のなかで戦っている瞬間の言葉だけを切り取って、彼を否定的にとらえることはやめてほしい。全力で目の前のレースに向き合い、感情をむき出しにして世界と戦っている角田選手を、僕はリスペクトしている。





２年ぶりのモナコ。プールサイドの洗礼

例年どおりフランスのニースに宿泊し、毎日、自走で“２年ぶりのモナコ”に通った。見慣れたニースの街並みは、夜になると人影が消え失せ、日中とは違う景色に変わっていた。現在のフランスは外出制限が実施されているため、僕もホテルを出るときは主催者ACM（Automobile Club de Monaco）とFIAから配られたレターを常に携行して週末を過ごした。角田選手にとっては初めてのモナコ。“木曜日のFP2”ではプールサイドのガードレールから洗礼を受けた。決勝はセーフティカーが導入されることにかけ、16番手グリッドからハードタイヤでスタートしたものの不発に。やはり、モナコは甘くなかった。ただ、昨年は中止に追い込まれた伝統の一戦が、今年は収容人数の40%、最大7500人という上限つきながら有観客で開催されたことは何よりうれしかった。いま、まさに難しい調整を行なっているであろう日本GP開催に向けて勇気をもらった気がする。







2021年のモナコは歴史と記憶に刻まれる

角田選手にとっての“初めてのモナコ”は、悔しい結果に終わった。でも、ホンダにとって“最後のモナコ”は、最高のかたちで幕をおろした。レース後の会見で「モナコでの優勝は3勝ぶんに値するとも言われているが？」と心境を問われた田辺豊治F1テクニカルディレクターは「一勝は、一勝」と答えた。たしかにチャンピオンシップポイントが3倍になるわけではなく、そこには技術者として謙遜のニュアンスが含まれていたのかもしれない。ただ、少なくとも僕はホンダにとっての“最後のモナコ”に特別な思いを抱いてやって来た。今回の勝利は歴史と記憶に刻まれ、永遠に語り継がれる「一勝」になると信じている。その現場に立ち会えたことを誇りに思う。

YUKI TSUNODA
Moments of the Peaks 2





21回目となるインディ500出場だったエリオ・カストロネベス（メイヤー・シャンク・レーシング）がついに4勝目を挙げた。インディ500は昨年に続き2回目のチャレンジだったアレックス・パロウ（チップ・ガナッシ・レーシング＝CGR）は2位。ゴールでの2台の差は0・5秒以下とわずかだが、インディ500においてウイナーと2位の違いはとてつもなく大きい。

最後に勝敗を分けたのは、バックマーカーたちの作るタービュランスだった。今シーズンに向けてはエアロパッケージのレギュレーション変更が行なわれ、ダウンフォースが増やされている。マシン下面でより多くのダウンフォースを稼がせるパーツ類を用意し、空気が上面をスムーズに流れるようにさせることでマシン同士が近づいて走れる状態を作り上げることが指向されており、それは狙いどおりに達成されていた。

レースの土壇場、ゴールまで20周を切ってから、ハイペースで続いていたトップ争いは、バックマーカーたちが作る長い列へと急速に近づいていく。その差がまだ大きいころは、先頭を走るパロウにアドバンテージがあった。しかし、カストロネベスは少しずつ自分のマシンに当たる風が変化してきていることを感じ始めていたのだろう。彼はパロウの前には出ず、あえてその走りを見続けて、最良のタイミングを待ち続けていた。

連なって走るバックマーカーたちが作る乱気流は、トラフィックのなかを



インディ500で4勝を挙げているドライバーは、AJ・フォイト、アル・アンサー、リック・メアーズの3人だった。カストロネベスもここに名を連ねることに。アメリカでも人気抜群のカストロネベス。観客も4勝目が懸かっていたことは重々承知で、パロウとトップ争いを展開している中盤から、彼への歓声はひと際高かった。（as）

パロウより速く走れるマシンを持っていたカストロネベスに有利に働いていた。なぜかと言えば、豊富な経験を活かした彼が、コーナリングラインをいろいろ変えても走ることが可能なものにマシンを仕上げていたところが大きいからだ。前後のライバルたちの動きに対応して走行ラインを変えても、ラップタイムが落ちないマシンを手に入れていたのである。

ゴール前まで10周ちょっとの186周目、パロウがカストロネベスをパス。事実上のトップに立つ。彼らの後ろには事実上の3番手を走っているパト・オーワード（アロウ・マクラーレンSP）がいた。カストロネベスはここですぐにパロウを抜きにかからず、パロウの背後に留まり、オーワードを引き離すことにフォーカスしていた。トップの2台はポジションを入れ替えながらのバトルも可能だが、3番手はほとんど手を打つことができない。今年の

The 105 Running of the

INDIANAPOLIS 500

エリオ、4度目の制覇を決めた「勝敗の分岐点」

新タービュランスの海で泳げたか？

昨年からエアロの仕様が変わった今年のインディ500は
これまでとは異なるタービュランスに身を置く必要があった
そのなかで大ベテランのエリオが真っ先に速い流れをつかんでいた

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／斉藤和記（Kazuki Saito / 3110 Photography）／INDYCAR



Kazuki 3110

レースはそういう戦いになっており、パロウとの一騎打ちに持ち込むことに決めたのだ。

残り7周（194周目）、カストロネベスは〝もう、オーワードは絡んでくることはできない〟と踏んだのか、アタックを開始し、パロウを抜いて先頭へ。しかし、その2周後の196周目にパロウが再びトップを奪い返す。

彼らはこの後すぐ、燃費ギャンブル作戦が成功せず、193周目にトップの座から陥落したフェリックス・ローゼンクヴィスト（アロウ・マクラーレンSP）に追いついた。バックマーカーが勝敗を左右することになりそうな雰囲気も出てきてはいたが、まもなくローゼンクヴィストはピットロードへ。優勝争いに水を差すべきではないと、チームが彼を呼び込んだのだった。

これでパロウが逃げ切るかと思われたが、残り2周（199周目）となった直後のターン1でアウトからパロウを捉え、カストロネベスが再逆転。トップに躍り出る。そこからパロウを一気に突き放しにいこうとするが、それは不可能だった。

「ファイナルラップをトップで迎えるのは、得策ではない」と考える者は多いのだが、カストロネベスはその1周前に勝負に出た。〝あと1周待ってパスすれば、もう相手に逆転のチャンスはない〟とも考えられる状況だったが、あえて1周前にアタック。それを成功させた。

先着を目指す2台が199周目のターン4を立ち上がると、目の前にはメインストレート上に6台以上が連なっているバックマーカーの集団が。まもなく追いつくと、マシンに当たる気流は乱れた。「あの瞬間、僕は（逆転可能な）2番手ではなく、8番手ぐらいに埋もれてしまった。もう、抜き返すチャンスは来なかった」（パロウ）。その後、ファイナルラップのバックストレートでパロウはカストロネベスに近づくこともできず、そのまま2位のチェッカーを受けた。

カストロネベスは絶妙のタイミング、あのラップで決めるしかないパスを見ごとに成功させた。あまりにも偉大な記録である〝4勝を挙げた、4人目のドライバー〟となったのだ。彼の戦い方は、昨年の佐藤琢磨のものに似ていた。上位を走りながら淡々と燃費セーブを続けつつ、トラフィックでのマシンに磨きをかけ、トップに出たときのスピードについても戦いながら確認し、最後の最後で勝負に出る。これで勝利をつかんだのだった。

「この数年間、IMSAのスポーツカーで戦っていた。それが大きく役立った。新しいマシンで戦うことで、マシンへの理解、速くさせるためのノウハウをインディカーとは違うマシンで培ったことが、今年は大きく役立っていたんだ」とカストロネベス。若いチームメイトであるジャック・ハービーから質問攻めに合い、それらに答えることでも、彼はより一層今年のインディカーのエアロに対する理解を深めることができたようだった。

琢磨は燃費作戦が裏目

その琢磨は、今年も最終的には優勝

争いに絡んでいけるかもしれない……という走りを見せていた。5列目アウト側の15番グリッドからのスタートだったが、そこまでの戦いを可能にしたのは、燃費をセーブして走っていた第1スティント終盤に最初のフルコースコーションが出され、すでに1回目のピットインを済ませていた多くのライバルたちの前に出られたことも大きく味方していた。

だが、もう少しのスピードをなかなか獲得できず、歯痒い戦いが続いていたのも事実だった。それを見たチームは、"スピードで優勝をもぎ取るのが不可能なら、燃費作戦というギャンブルに出よう"という決定を下す。琢磨はコクピットからそのアイデアが実現不可能であることを何度も説明し、反対の意向を述べ続けたが、琢磨の主張が受け入れられることはなかった。そして、心配していたとおり、ゴールまであと6周となった時点で燃料切れに陥り、194周を終えてピットロードへ。これで琢磨は、トップから14番手までダウン。そのままゴールするしかなくなった。

「燃費作戦の採用を決める少し前、僕は6、7番を走っていました。カストロネベスのすぐ後ろのポジションでした」と、琢磨はレース後に悔しさをあらわにした。

「ピットストップがまだ2回残っていたんです。それはセッティングを変えるチャンスが2回あったということで、タイヤも新品を2セット投入する用意ができていたのですから、それらを行なって、上位のドライバーと勝負したかったですね。戦いたかったのに戦えなかったのが本当に悔しいです」。チームのピットが選んだストラテジーに

エリオはラインを変えても戦えるマシンに仕上げていた

INDYCAR



(上)中盤まではリナス・ヴィーケイが先頭で隊列を引っ張る。後続は燃費を稼ぐべく、様子を見ながら周回を重ねていた。(中)第1スティントは燃費走行で自身のスティントを伸ばしているドライバーが多く、PPのスコット・ディクソン、アレクサンダー・ロッシもそうしていた。だが、1回目のイエローが出るタイミングが悪く、ピットクローズ中でも認められている2秒のスプラッシュを敢行。だが、燃料系にエアが噛んでしまったようで、ラップダウンに陥ってしまった。(下)好調だったグレアム・レイホールは中盤、ピットアウト直後にタイヤ脱落からクラッシュ。(as)

H.Matsumoto



INDYCAR



Qualifying

ディクソンが下馬評どおりのPP

予選2日目が終わった段階で、今年の優勝候補筆頭は圧倒的にディクソンだった。火曜の走行開始から日曜の予選後のプラクティス8までチップ・ガナッシ・レーシング（CGR）勢の仕上がりの良さ、なかでもディクソンのそれは誰の目にも明らかだった。木曜までのレーストリムで速かったCGR勢は予選トリムとなった金曜からも"ライバルたちより一段上"と表現して差し支えないハイパフォーマンスを見せ続けていた。1チームがここまで大きなアドバンテージを築いたケースは近年見られないほど。ディクソン以外のCGRドライバーたちも予選のファスト9にそろって進出し、結局PPはディクソン。予選終了直後のプラクティスでは、パロウ、エリクソンが1、2番手。4、5番手にカナーン、ディクソンが着けていた。

若手ではハータが予選2番手、ヴィーケイが3番手。ハータはオーバルでの戦いが洗練されてきており、インディ500制覇への準備も整ってきている印象。ヴィーケイは荒っぽさが残るも、去年はピットでクルーを撥ねるミスを起こすまではかなりいいスピードを見せていた。このふたりは、ディクソン、カナーン、ハンター－レイといったベテランが相手でも怯まず戦える度胸の良さがあり、そのレベルで戦うことが当然という自覚もある。パロウ、オーワードも同様。オーワードは昨年の終盤、優勝争いに絡んでいる点も強みだ。琢磨は、マシンセッティングの前後バランスがあと一歩のレベル。予選は15番手に終わり、予選後のプラクティスを終えて、「いまのままでは勝てない」と話していた。解析されたデータをマシンの戦闘力に換える能力に長けているだけに、レースまでにエンジニアたちとともにどこまで上げていけるかも楽しみだ。

H.Matsumoto



(右)琢磨陣営は予選前まで順調と思われていたが……。(下)昨年、終盤まで完璧なレース運びを見せながらも、琢磨のレースクラフトの前に敗れたディクソン。今年は昨年以上のクルマを作り上げたように見えていた。(as)



H.Matsumoto

ニュータイヤ+フルリッチなら“ワンチャン”はあったのか……



パロウは予選での好調を決勝にもキープしていた。中盤以降はカストロネベスとポジションを入れ替えながら、最後の最後に戦えるマシンを作り出してきているように見えていた。だが、インディ500の勝ち方を知るカストロネベスが一枚も二枚も上手だった。(as)



INDYCAR

は納得できないという様子で、琢磨らしからぬ不完全燃焼のインディ500となってしまった。

　琢磨陣営が採った燃費ギャンブルの作戦が成功し、優勝するためには、数周のフルコースコーションが必要だった。そのイエローが少しでも長くなりすぎると、同じ作戦を採って琢磨より前方を走っていたローゼンクヴィストに優勝の振り子が大きく傾くという状況でもあった。つまり、ローゼンクヴィストの燃料タンクが空っぽになって彼がピットに向かい、琢磨がトップを譲り受けたところでフルコースコーションが出る=昨年のようにスロー走行のままチェッカーフラッグとなるという



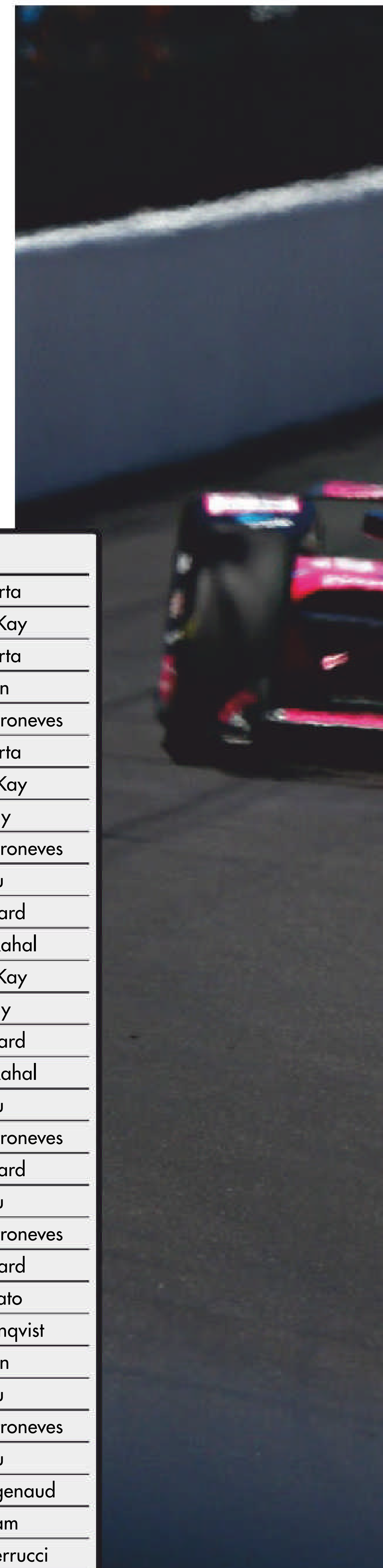
Kazuki 3110



H.Matsumoto

琢磨は、結果的に最後のひとつ前となったピットストップを終えてコースに戻ったとき、これまでの燃費走行の"貯金"がモノを言い、燃料フルリッチで戦える状態になったかと思われた。だが、まもなく燃費走行に切り替えるように指示が届き、琢磨が望んでいた「ニュータイヤ＋フルリッチを武器に戦う」ことはできなかった。(as)

H.Matsumoto



● The 105th Running of the Indianapolis 500 result

30 May, 2021 | Indianapolis Motor Speedway (2.5 mile=4.023 km)

Pos.	SP	No.	Driver	Team	Engine	Lap	Laps Led	Pit Stops	Running / Reason out
1	8	06	Helio Castroneves (W)	Meyer Shank Racing	Honda	200	20	5	Running
2	6	10	Alex Palou	Chip Ganassi Racing	Honda	200	35	5	Running
3	26	22	Simon Pagenaud (W)	Team Penske	Chevrolet	200	3	6	Running
4	12	5	Pato O'Ward	Arrow McLaren SP	Chevrolet	200	17	5	Running
5	4	20	Ed Carpenter	Ed Carpenter Racing	Chevrolet	200	-	5	Running
6	23	45	Santino Ferrucci	Rahal Letterman Lanigan Racing	Honda	200	2	6	Running
7	31	24	Sage Karam	Dreyer & Reinbold Racing	Chevrolet	200	2	5	Running
8	3	21	Rinus VeeKay	Ed Carpenter Racing	Chevrolet	200	32	5	Running
9	24	86	Juan Pablo Montoya (W)	Arrow McLaren SP	Chevrolet	200	-	5	Running
10	5	48	Tony Kanaan (W)	Chip Ganassi Racing	Honda	200	-	7	Running
11	9	8	Marcus Ericsson	Chip Ganassi Racing	Honda	200	-	6	Running
12	21	2	Josef Newgarden	Team Penske	Chevrolet	200	-	5	Running
13	19	47	Conor Daly	Ed Carpenter Racing	Chevrolet	200	40	5	Running
14	15	30	Takuma Sato (W)	Rahal Letterman Lanigan Racing	Honda	200	7	5	Running
15	22	1	JR Hildebrand	A.J. Foyt Enterprises	Chevrolet	200	-	7	Running
16	2	26	Colton Herta	Andretti Autosport w/ Curb-Agajanian	Honda	200	13	5	Running
17	1	9	Scott Dixon (W)	Chip Ganassi Racing	Honda	200	7	6	Running
18	20	60	Jack Harvey	Meyer Shank Racing	Honda	200	-	6	Running
19	25	98	Marco Andretti	Andretti Herta-Haupert w/ Marco & Curb-Agajanian	Honda	200	-	6	Running
20	17	3	Scott McLaughlin (R)	Team Penske	Chevrolet	200	-	7	Running
21	16	29	James Hinchcliffe	Andretti Steinbrenner Autosport	Honda	200	-	5	Running
22	7	28	Ryan Hunter-Reay (W)	Andretti Autosport	Honda	200	-	5	Running
23	30	4	Dalton Kellet	A.J. Foyt Enterprises	Chevrolet	199	-	6	Running
24	29	59	Max Chilton	Carlin	Chevrolet	199	-	8	Running
25	13	51	Pietro Fittipaldi (R)	Dale Coyne Racing with RWR	Honda	199	-	6	Running
26	27	14	Sebastien Bourdais	A.J. Foyt Enterprises	Chevrolet	199	-	6	Running
27	14	7	Felix Rosenqvist	Arrow McLaren SP	Chevrolet	199	14	6	Running
28	11	18	Ed Jones	Dale Coyne Racing with Vasser Sullivan	Honda	199	-	6	Running
29	10	27	Alexander Rossi (W)	Andretti Autosport	Honda	198	-	10	Running
30	32	12	Will Power (W)	Team Penske	Chevrolet	197	-	5	Running
31	33	16	Simona De Silvestro	Paretta Autosport	Chevrolet	169	-	4	Contact
32	18	15	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan Racing	Honda	118	8	3	Contact
33	28	25	Stefan Wilson	Andretti Autosport	Honda	32	-	0	Contact

Chassis: Dallara
Tire: Firestone
R: Indianapolis 500 Rookie
W: Indianapolis 500 Winner
●Time of Race: 02:37:19.3846
●Avg. Speed 190.690
●Lead Changes: 35
●Caution Laps: 18
●Fastest Lap 227.345 mph (39.5874sec) on lap 116 by 45 - Santino Ferrucci
●Fastest Leader Lap 225.931mph (39.8351sec) on lap 196 by 10 - Alex Palou

● Lead Change Summary

On Lap	Car	Leader
1	26	Colton Herta
2	21	Rinus VeeKay
31	26	Colton Herta
33	9	Scott Dixon
36	06	Helio Castroneves
39	26	Colton Herta
49	21	Rinus VeeKay
50	47	Conor Daly
71	06	Helio Castroneves
77	10	Alex Palou
78	5	Pato O'Ward
79	15	Graham Rahal
82	21	Rinus VeeKay
84	47	Conor Daly
103	5	Pato O'Ward
114	15	Graham Rahal
119	10	Alex Palou
125	06	Helio Castroneves
127	5	Pato O'Ward
131	10	Alex Palou
148	06	Helio Castroneves
150	5	Pato O'Ward
151	30	Takuma Sato
157	7	Felix Rosenqvist
158	9	Scott Dixon
162	10	Alex Palou
169	06	Helio Castroneves
172	10	Alex Palou
173	22	Simon Pagenaud
176	24	Sage Karam
178	45	Santino Ferrucci
180	7	Felix Rosenqvist
193	30	Takuma Sato
194	06	Helio Castroneves
196	10	Alex Palou
199	06	Helio Castroneves

● Penalty Summary

Car	Reason	Lap	Penalty
1	Emergency Service in a Closed Pit	45	Restart at the Back of Field
27	Emergency Service in a Closed Pit	45	Restart at the Back of Field
8	Emergency Service in a Closed Pit	45	Restart at the Back of Field
22	Emergency Service in a Closed Pit	45	Restart at the Back of Field
45	Emergency Service in a Closed Pit	45	Restart at the Back of Field
60	Emergency Service in a Closed Pit	45	Restart at the Back of Field
9	Emergency Service in a Closed Pit	45	Restart at the Back of Field
59	Pit Speed Violation	45	Restart at the Back of Field
12	Failure to Keep Pace Car Speed	45	Restart at the Back of Field
48	Emergency Service in a Closed Pit	45	Restart at the Back of Field
7	Pit Speed Violation	81	Drive-Through
3	Pit Speed Violation	116	Drive-Through
27	Emergency Service in a Closed Pit	124	Restart at the Back of Field
28	Pit Speed Violation	175	Drive-Through
12	Pit Speed Violation	190	Drive-Through

● Caustion Summary

No	Duration	Total	Reason for Caution
1	34 to 45	12	Contact: Car 25 in Pit Lane
2	119 to 124	6	Contact: Car 15 in Turn 2

場合にしか勝てないという、少々楽観的すぎるアイデアだった。残念ながら、これは作戦ミスとの評価を受けても致し方ないだろう。

ニュータイヤ＋燃料フルリッチのオーソドックスなバトルを続けていたら、琢磨はオーワードのあたりでのフィニッシュができていたのではないだろうか。それは4位。オーワードを下し、パジェノーとのバトルでも勝てていたら、3位フィニッシュとなっていたはずだった。

ster.

SUPER TAIKYU 2021 Round 3 FUJI 24 HOURS
Photo Digest

Text : auto sport
Photo : 吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／服部眞哉（Shinya Hattori）／益田和久（Kazuhisa Masuda）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）





Roller Coa

#81

DAISHIN、慌てず騒がず

今年の富士24時間はカローラH2コンセプトの話題で持ちきりだったが、各クラスのトップ争いも見ものだった。ST-Xでは、３番手スタートのDAISHIN GT3 GT-Rが日没前から“ロングスパート”を敢行。GT300チャンピオン経験者のふたり、藤波清斗と青木孝行が交互に６スティント連続でステアリングを握り、この６スティントで431周を走破。午前２時半過ぎごろにはトップに立っていた。（関連記事35ページ、52ページ）

K.Masuda

Qualifying



K.Masuda

予選は延長の繰り返しの末、中止に


K.Masuda

21日（金）昼12時から実施される予定だった公式予選は悪天候のためディレイを繰り返していたが、回復が見込めないことで15時すぎ、結局中止に。このため、スターティンググリッドはポイントランキング順となった。





T.Ogasawara

#999

CARGUY まさかの優勝戦線脱落

午前１時過ぎにトップに立ったCARGUY NSX-GT3はその後、DAISHINに交わされるも、大きく離されることなく２番手を走行していた。だが、朝６時前、GRスープラコーナーで突然左リヤタイヤが脱落。リペアエリアでの作業を強いられ、優勝戦線から大きく遠のいてしまう。



K.Masuda



K.Masuda

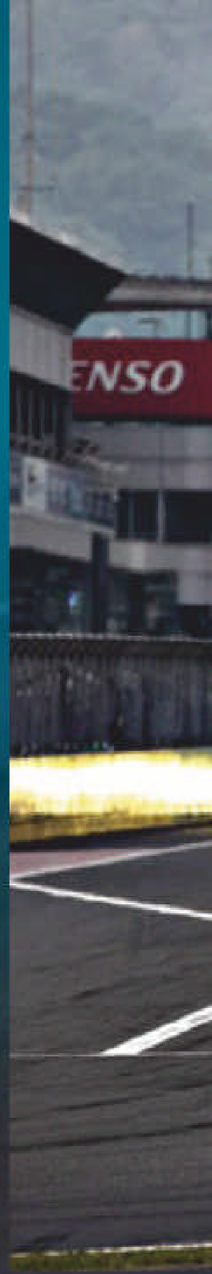
#2

S耐のトランスフォーマー？ KTM X-BOW GTX

KTM X-BOW GTXのドライバー交代は、ご覧のようにルーフとドアが一体となって上方に跳ね上がった状態で行なう。これだけでも際立つ存在感を放っていたが、ST-ZクラスのGT4勢を上回るそのスピードでもおおいに注目を集めていた。（関連記事37ページ）

Roller Coaster. Photo Digest

SUPER TAIKYU 2021 Round 3 FUJI 24 HOURS







S.Hattori

ST-4優勝候補の 水戸インター86にもまさかが襲う

昨年の覇者GRGarage水戸インター GR86は今年も優勝候補筆頭。だが、スタートからまもなく白煙をあげ、ピットへ。結局、エンジン交換となり、早々に勝負権を失うことになってしまった。

#310



名門ENDLESSが3連覇も最後は“薄氷の3スティント”

#3

ENDLESS AMG GT4は富士24時間３連覇を達成。だが、じつは最後から４つ前のスティントのときに右リヤからバイブレーションが発生しており、最後からふたつ前の菅波冬悟のスティントに向けて４輪を交換した後は、「タイヤの着脱も難しい状態と思われたので、右リヤタイヤは僕 - 内田優大選手 - 僕と３スティント（113周）は無交換でした」と菅波。それまでのマージンを削りながらの走りは“余裕”とも見えていたが、「タイヤを減らさないようにだけ気を付けて」と、薄氷の思いだったようだ。２位SS/YZ Studie BMWは道中の車両トラブルによる１分ほどのロスやペナルティなどでのロスがかさみ、最後は１周差。「どれかひとつでもロスがなければ……」と考えたくなる結果となってしまった。



K.Masuda



Y.Yoshimi

#8

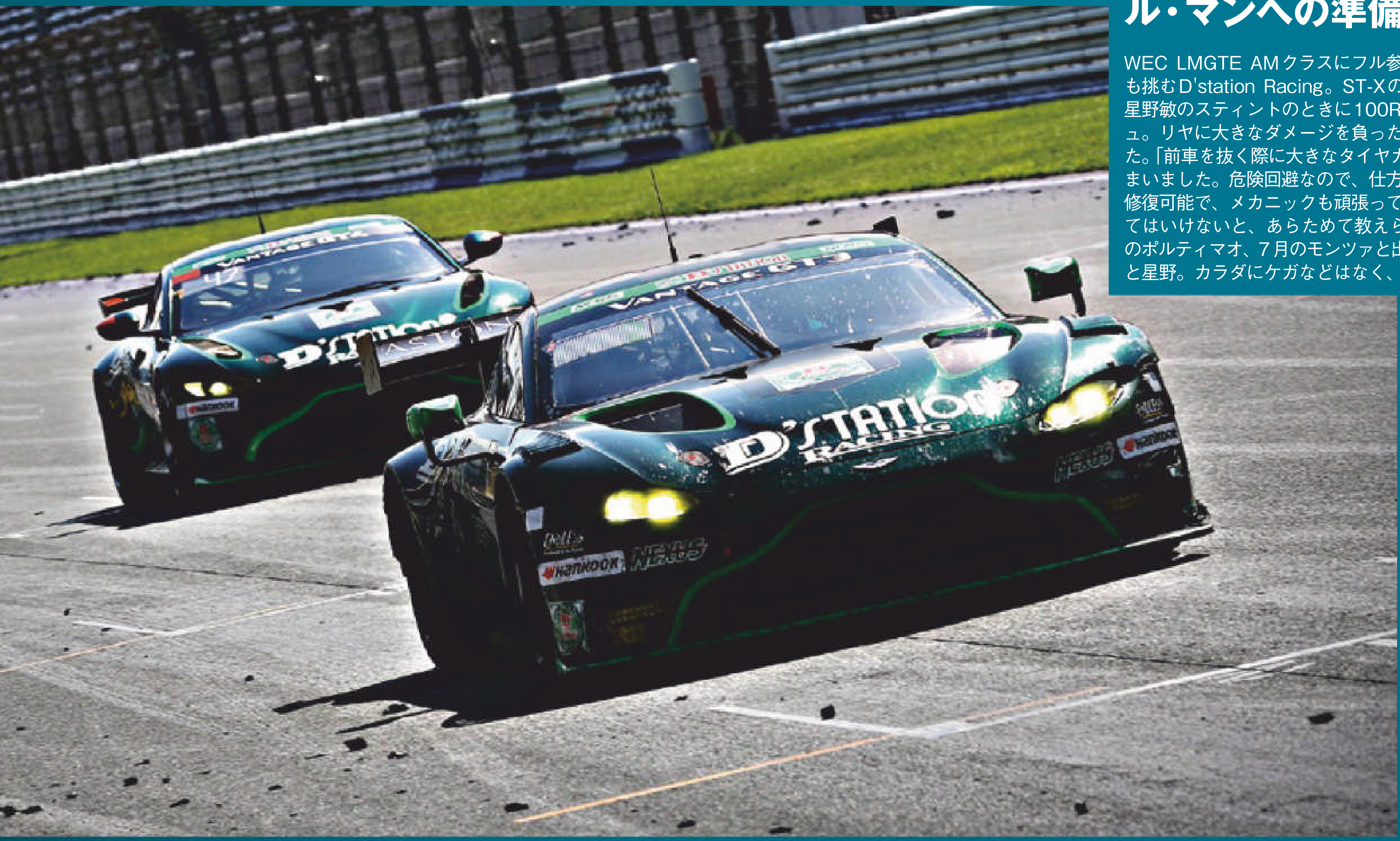
初見参BMW M2 CS ノントラブル

「アジア初見参」というBMW M2 CS racingが富士24時間のST-1にエントリー。コンパクトクーペM2の最上位モデルをベースとした、カスタマー向けのレース仕様車だ。「ヨーロッパではワンメイクレースがあったり、ニュルブルクリンク耐久シリーズのなかにM2 CS racingだけのクラスがあったりするほど。ブレーキなども常識的な範囲の摩耗があっただけで、性能劣化がなかったことには驚いた。コントロール性もすごくいいし、S耐にもどんどん出てきてほしいね」と、S耐最多勝記録保持者の木下隆之も太鼓判を押していた。

#777/47

D'station星野敏、ル・マンへの準備は順調

WEC LMGTE AMクラスにフル参戦中で、８月のル・マンにも挑むD'station Racing。ST-XのVantage GT3は土曜夕方、星野敏のスティントのときに100R出口で飛び出し、クラッシュ。リヤに大きなダメージを負ったが、クラス２位まで挽回した。「前車を抜く際に大きなタイヤカスに乗り、リヤが滑ってしまいました。危険回避なので、仕方ない部分もあります。幸い、修復可能で、メカニックも頑張ってくれました。最後まで諦めてはいけないと、あらためて教えられましたね。WECは６月のポルティマオ、７月のモンツァと出場し、ル・マンに備えます」と星野。カラダにケガなどはなく、準備は着々と進んでいる。



S.Hattori



K.Masuda

FINALEはファンとともに

Roller Coaster. Photo Digest SUPER TAIKYU 2021 Round 3 FUJI 24 HOURS

FINALE

金曜の悪天候から一転、土曜、日曜は好天に恵まれた今年の富士24時間。新型コロナ感染拡大防止のための制限などがありながらも、キャンプ＋レース観戦など新しいスタイルが浸透しつつあると強く感じられたレースウイークだった。



K.Masuda

TOYOTA GAZOO Racing
86/BRZ Race
参戦レポート

KEEP THINKING TO WIN
RECARO RACING TEAM
戦いの流儀

心に刻む“最後尾から見た景色”

初戦の好結果から一転、予選で苦しんだ第2戦 チームはそこで何を学び、活路を見いだしたか？

Text：清水雅史（Masashi Shimizu／モンキープロダクション） Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／YOZO

富士スピードウェイで開催された86／BRZレース第2戦。公式予選前日の練習走行から、チームは苦悩のなかにあった。初夏のような気候で路面温度が40℃近くにまで上昇し、当初のセットアップでは906号車 佐々木孝太、988号車 井口卓人ともにタイムが出ない。井口はコーナリングでマシンの向きを変えるタイミングが決まらず強めのアンダーが気になる様子だ。一方、佐々木は旋回性能が足りないマシンの改善策を見いだすべく、荒木メカニックと顔をつきあわせる。

エンジニアを置かないレカロレーシングチームでは、メカニックとドライバーが意見を出し合ってセッティングを煮詰めていく光景がしばしば見られる。それだけにとどまらず、ふたりのドライバー、サポートメカ、そしてチームマネージャーである前口光宏氏を含めたスタッフ全員で直面するさまざまな問題を解決し、前へ進もうとする。

遠慮せずものを言える風通しの良さと密な意思の疎通が、今シーズンのチームに明らかな変化をもたらしたが、そこには佐々木孝太の存在が欠かせなかった。佐々木の強みは、走りを徹底的に解析することで問題点や課題を見つけていくことにある。走行中に自らのドライビングとマシンのセッティングに対して感じ取ったことを、ロガーデータと車載映像の情報に突き合わせ、そこから答えを導き出していく。さらにチームメイトのデータもチェックし、感覚だけに頼らない要望をメカニックへフィードバックするのである。

自分のため、そしてチームに関わるすべての人のために速くなりたい、そして良い結果を出したいと最善を尽くそうとする佐々木の真摯な姿勢が、チームに考えるきっかけをつくった。

「佐々木選手は、誰よりも自分の走り



Y.Yoshimi

を徹底的に分析し、足りていないものをいつも探し続けている。結果に苦しみ、結果を求め続けてきたのが佐々木選手。チームがどんな状態であっても、このチームでいつも前を向いているのが佐々木選手。実績・経験豊富なプロのドライバーにもかかわらず、速くなるためなら、すべての人の声に耳を傾ける。また苦しい部分もすべてチームに発信してくれます。佐々木選手と一緒に勝ちたい。佐々木選手と一緒に強いチームをつくりたい。そう思わせてくれるのが佐々木選手です」と前口氏。

長年86／BRZレースに携わってきた荒木メカニックは、プロが走るマシンをトータルでマネジメントできるこのレース、そして全員が意見を出し合うなかでより良い方法を見つけていくこのチームの手法にやり甲斐を感じている。そして佐々木のドライビング技術とレースに懸けるひたむきさに惚れ込み、佐々木のイメージどおりに動くマシンに仕上げられるよう全力で応えようとしている。荒木メカニックをはじめ今年のチームには、レースを戦える強いチームをつくるため、ドライバーの声に耳を傾け、考え、思い悩み、そして自ら行動するのだという強い意思が生まれている。

佐々木はマシントラブルのためスペアの車両で初戦に出場しており、906号車では初めてのレースである。練習走行の合間に旋回性を高めるべくデフのセッティングを変更することになったが、荒木メカニックは佐々木から指示を受けると素早く作業を済ませた。しかし、これは結果につながらず、デフはもとに戻すことに。過去のデータが不足しているチーム事情がドライバーとメカを悩ませる。そうして効果的な打開策が見つからないまま迎えた翌日の公式予選において、佐々木のタイムは28番手相当の2分5秒856。さらにランオフエリア走行の判定が下され、最後尾スタートとなってしまった。「クルマが曲がらない」と首をかしげる佐々木。4輪脱輪もそれが招いたものだが、彼は予選を終えるなりスタッフ全員を集め、自らの車載映像を何度も確認し意見を交わした。苦しい状況のなかでも、佐々木によってチーム内に化学反応が起き、そこに集う者に信頼関係が育まれている。

そして翌日の決勝。佐々木は、30番手から順位を上げ13位でフィニッシュ。満足な結果でないことは誰もが承知しているが、佐々木がひとつ、またひとつと順位を上げるたびに悔しい思いをしていたのは、予選に向けて思うようなマシンのセットアップが叶わなかった荒木メカニックだろう。彼は決勝レースを終えるとすぐに、新たなセッティングを試すための機会を与えてほしいと自ら申し出た。そう、彼も変わり始めている。

「レカロが、前口氏が考えるレース活動の意味。それは年を追うごとに変化してきた。そして今年、チーム全員が同じ方向を目指している。86／BRZレース参戦3年目で、ようやくこのチームの戦いが始まったと言えるかもしれない」。結成当初からチームを支えてきた佐々木は、いまそう思っている。



2005年にスーパーGT GT300クラスでシリーズチャンピオンを獲得するなど、長年にわたり幅広いカテゴリーで活躍してきた佐々木孝太。前口氏が彼をチームに招いたのは、2017年から３年間開催されたマツダ・ロードスターのワンメイクレース「グローバルMX-5カップ・ジャパン」の観戦がきっかけだった。自身のチームであるKOTAレーシングからシリーズに参戦していた佐々木は、激しい戦いに身を置きながらもチームのもう１台のマシンに乗る若手を気遣い、ときにはついてこいと言わんばかりにすぐ後ろを走らせ、またタイミングを見計らって前に誘うことも。チームメイトの成長を願ってきめ細かくアシストしつつ自身のレースの駆け引きにも隙を見せないクレバーな走りが強く印象に残った。佐々木はドライバーのコーチングに定評があり、86/BRZレースにおいてもレカロとともに戦うクラブマンシリーズのジェントルマンドライバーをサポートしている。

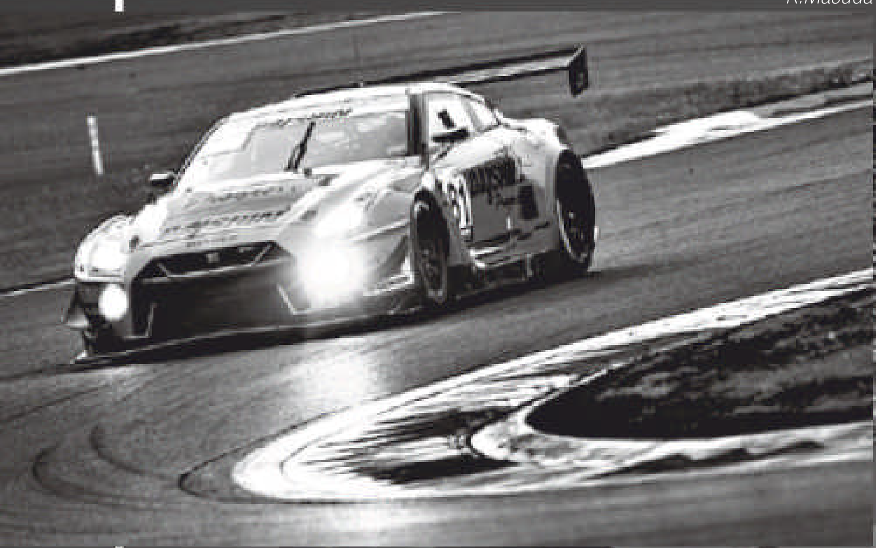




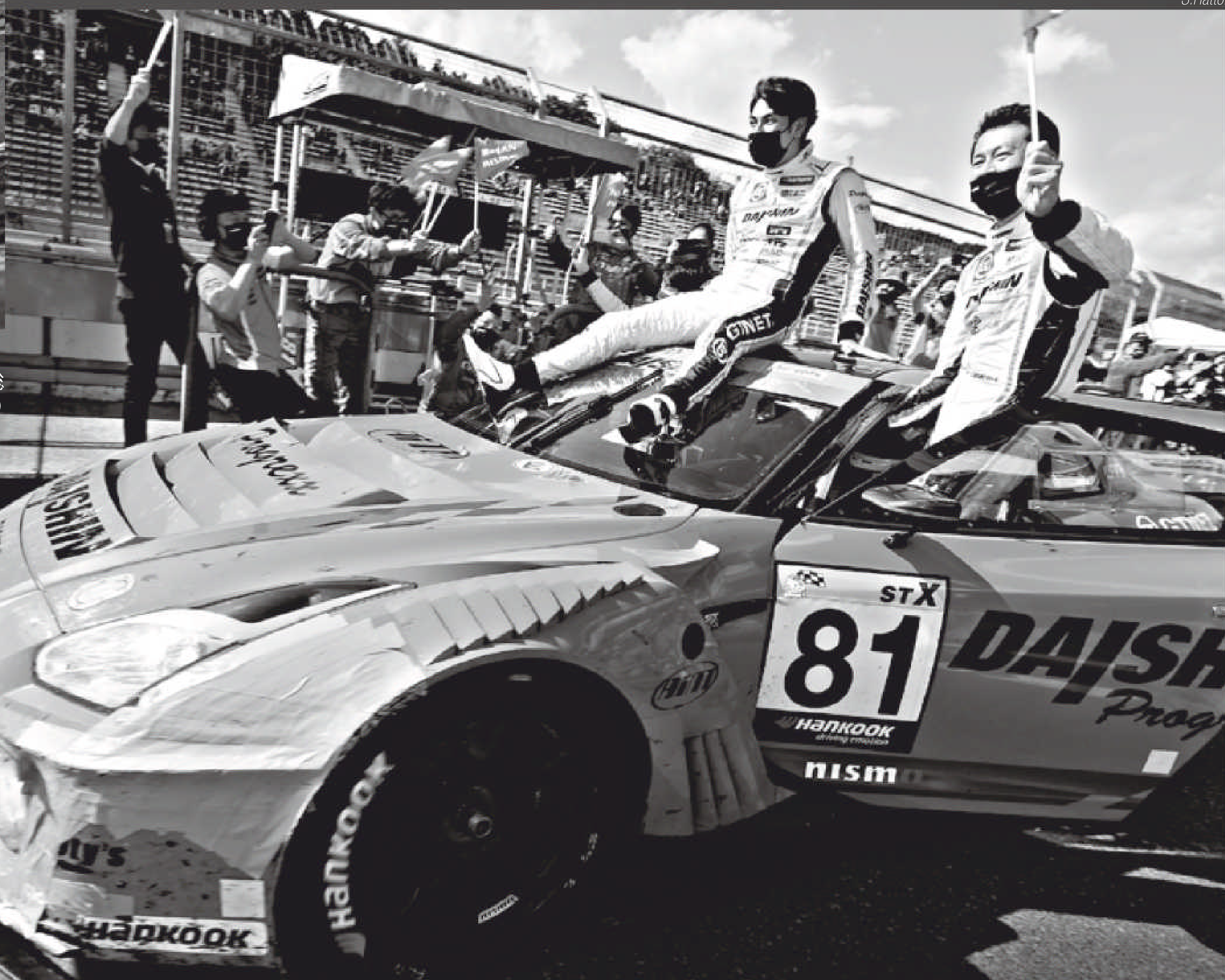


SAN-EI
CORPORATION

K.Masuda



S.Hattori



763周走破のチェッカーフラッグは大八木が潜り、DAISHIN完全復活のアピール。藤波は富士24時間総合優勝3度目、青木は初の総合優勝となった。(K.M/as)

DAISHIN GT-Rが完勝……ではありませんでした!

あわやの薄氷もスパイス？

ST-X

Text：皆越和也（Kazuya Minakoshi）
Photo：服部眞哉（Shinya Hattori）／益田和久（Kazuhisa Masuda）

「去年からここを目標にやってきたからね。やっと勝てました！」とホッとした表情でつぶやいたのは、DAISHIN GT-R GT3の大八木信行。日本のレースシーンを彩ってきた〝DAISHINオレンジ〟は、昨年、S耐に復活したものの、優勝はならず。大一番の富士24時間は、予選中のブレーキトラブルでクルマが大きなダメージを負い、修復して決勝に臨んだが、追い上げていたところで他車と絡んで結局3位。それゆえ、大八木からは「格別」という言葉が続いた。

DAISHINは土曜の明るいうちに大八木のスティントを2回遂行。夜間はGT300チャンピオン経験者のふたり、青木孝行と藤波清斗がさすがの走りで追い上げる。先行していたライバルたちはアクシデントやマシントラブルで後退し、夜中にはトップへ。日曜朝方には安全圏に持ち込み、2位に42周の大差をつけて総合優勝のチェッカーを受けた。2018年、富士24時間が復活してから、チーム（GTNETモータースポーツ）は4戦3勝。尾本直史レースディレクターも「チームの総合力が上がってきた結果だと思います」と笑顔を見せていた。

まさに横綱相撲。……かと思いきや、じつは序盤からトラブルが頻発し、冷や冷やの薄氷の上を渡っていたという。

「大変だったんですよ！」と目を丸くしながら切り出したのは藤波。序盤の3スティント目、大八木の2回目の後半からモニターのトラブルが発生していたのだという。「モニターがランダムになり、エンジン回転数、何速に入っているのか、そして燃費も分からない状態でした。同時にエンジンが息継ぎして、もう必死でした」。引き継いだ青木も「焦りました。モニターがまるでパチンコのフィーバーが当たったような感じの状態でした。モニターに起因する燃料系のトラブルだったようで、ニスモのスタッフがエマージェンシーモードにすることを提案してくれて、無線でドライバーに伝え、車内でいろいろ操作して走らせられるような状態に戻せました。あれがあったから、この感動があるほど！」だったという。

症状はゴールまで消えることはなく、「音と感触とリズムで走っていました。燃料系のトラブルが解消した後のクルマは完璧でした」と藤波。このあたりはGT-R GT3に乗り慣れているドライバーを擁することのアドバンテージで、大八木やGT-R GT3のドライブ経験はほとんどなかったという坂口夏月も対処できた。

「レースに向けて入念に打ち合わせをし、いろんな場面を想定しながら現場に来た。『絶対勝とう』という強い気持ちが現場に来てからの強さにつながったんだと思う」と大八木。鈴鹿のVITAレース出場のため、長男の龍一郎は富士24時間を欠場したが、鈴鹿で2勝目を挙げたという知らせが大八木のもとに入電。同じレースで優勝を分かち合うとはならなかったが、同じ日に優勝というメモリアルな日となった。

ST-3

埼玉トヨペットGB、エンジン2回交換で脱落

優勝候補を襲ったワナ

Text：皆越和也（Kazuya Minakoshi）

ＳＴ・３クラスの本命は埼玉トヨペット ＧＢ クラウンＲＳ、対抗馬はスーパーＧＴでもライバルの平木兄弟を軸にしたＨＥＬＭ ＭＯＴＯＲＳＰＯＲＴＳ ＲＣ３５０だろうというのが下馬評だった。埼玉トヨペットは服部尚貴、吉田広樹、川合孝汰というレギュラーのトリオが力強く、昨年の富士24時間ＳＴ・３を制覇。前戦のＳＵＧＯラウンドも獲っており、今回はＧＴ３００チャンピオン経験者の番場琢も合流。連覇は確実と見るのが妥当だった。

序盤は予想どおり、埼玉トヨペットとＨＥＬＭがピットインのたびに順位を入れ替えながらレースをリード。やがて、時間経過とともに埼玉トヨペットがＨＥＬＭをじわじわと引き離しにかかる。夜の帳が降りた22時半過ぎ、埼玉トヨペットは予定どおりのピットイン。このタイミングで、全車に義務付けられた10分間のメンテナンスタイムを実行した。

すると、タイミングよくこのレース６回目のＦＣＹ（フルコースイエロー）となり、後にはセーフティカーランに変わる。「10分間のメンテナンスに入ったけど、ちょうどＦＣＹのタイミングになった。ラッキーというか、（自分たちにとっては）ベストなタイミングとなりましたね。これで62号車（ＨＥＬＭ）との差も離せるのかなと思いました」と服部。

作業は終了。服部が乗り込んで、コースへ。ところが、ピットロード手前でクルマがストップ。そのままリペアエリアに力なく牽引されてきた。「イ ンラップの最終コーナー手前で、予兆も何もなく急に。成す術もなくという感じ。何とか惰性でピットまで戻れないかと願ったんだけど……」。まさかのエンジントラブルにより、チームはエンジン交換の作業に入った。これには３時間を要し、埼玉トヨペットは勝負権を喪失。ＨＥＬＭが独走状態に入り、２位に12周差をつけて、クラス優勝を遂げた。

クラウンはまだ暗い深夜のコースに戻り、完走を目指していた。しかし、朝10時半過ぎ、吉田のスティント中にストレートでマシンから出火。またもやリペアエリアへ牽引され、このレース２度目のエンジン交換作業を強いられることになってしまった。

「原因はチェックしてみないと分からない。ドライバーもガンガンに攻めたわけでもなかった。ノーマルのエンジンをベースにやっているので、熱を持ちやすいという面があるのは事実。でも、原因を探ることが今後につながっていくと思います」（服部）

その後、埼玉トヨペットは規定周回数の４８６周を何とかクリアする５１２周でチェッカー。完走でクラス６位となり、貴重な13点を加算した。ポイントリーダーは奪われたが、無得点を回避できたことで逆転の可能性も残している。レース後、応援団に深々とお辞儀をした服部は「次回頑張ります」と前を向いていた。

N.Mitsuhashi





「２回もエンジンを交換するなんて、大変ですよ。それをメカニックたちは何も言わずに頑張って、ポイントをプレゼントしてくれました。感謝しかありません」（服部）。

N.Mitsuhashi



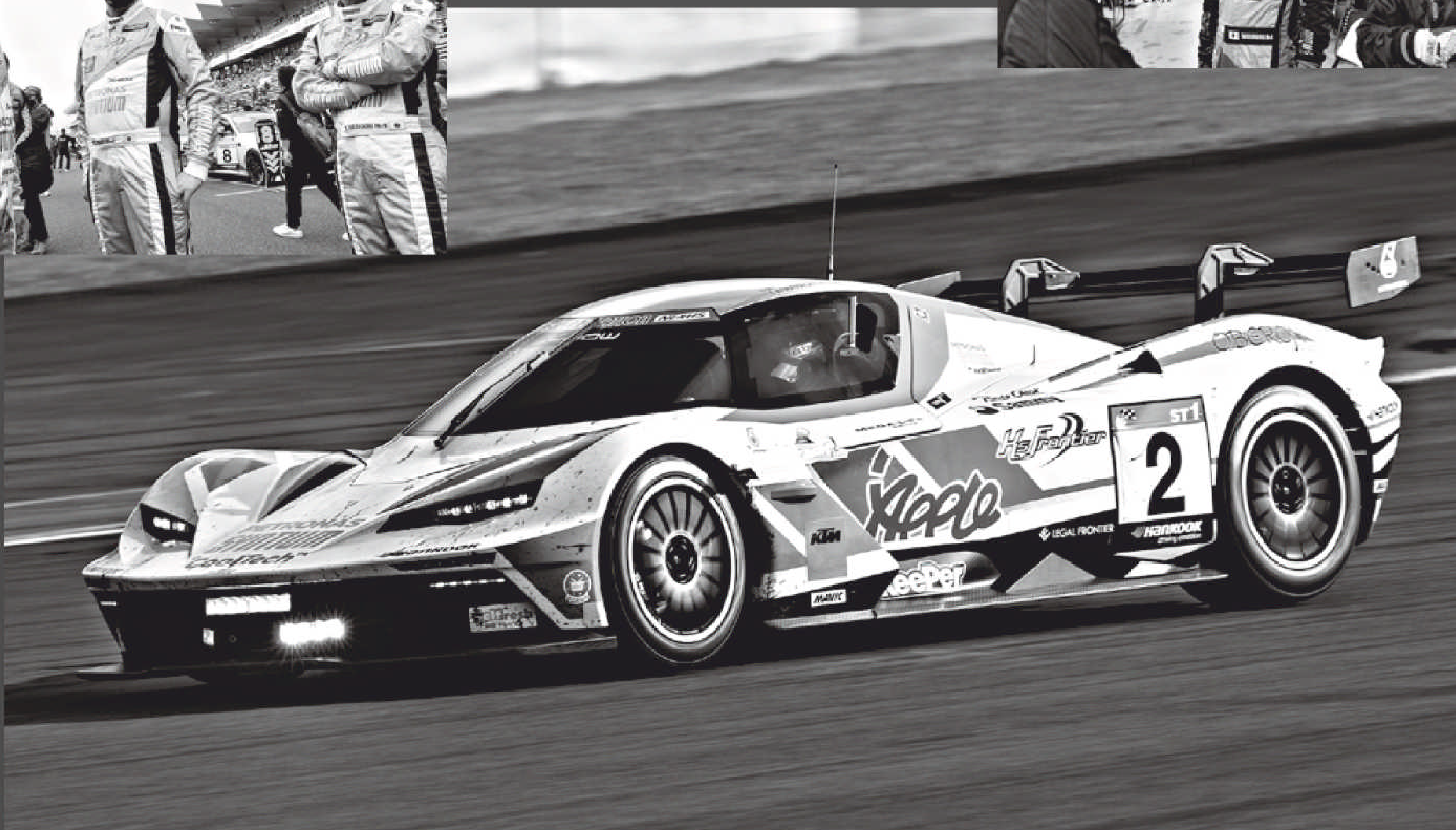
N.Mitsuhashi

Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）


K.Masuda

シンティアム アップ KTMは、富士24時間に向けて、レギュラードライバーの飯田太陽、高橋一穂、加藤寛規に加え、吉本大樹と小林崇志を起用。全員がスーパーGTの現役またはOBという万全の態勢で臨んでいた。（as）


K.Masuda


K.Masuda

ST-1

KTM X-BOW GT-Xが総合2位

ST-1の魅力満載の破壊力

Text：はた☆なおゆき（Naoyuki Hata）

GT3車両で競われるST-Xクラスが設けられてからのS耐しか知らない方には、そんなイメージはないだろうが、かつてのST-1クラスといえば、それはそれはクールなクラスだった。GT-Rやポルシェ、その後はBMW Z4が常に総合優勝を争っていた。ところが、ST-Xができてからというもの、正直、他クラスの脇役のような感じになっていた。

今年は違う。年間エントリーは3台と、多くはない。しかし、それぞれが個性的。あえてイチから製作されたGRスープラはまだまだ伸びしろ満載だという。何より最高の目玉となったのがKTM X-BOW GTX。まるでCカーのようなルックスだが、「誰でも買えてナンバーも付く」というのだから驚きだ。富士には、レギュラーのもう1台、ポルシェのカップカーこそ欠場したものの、BMW M2CS racingがスポット参戦。CSとはクラブスポーツの略称だ。

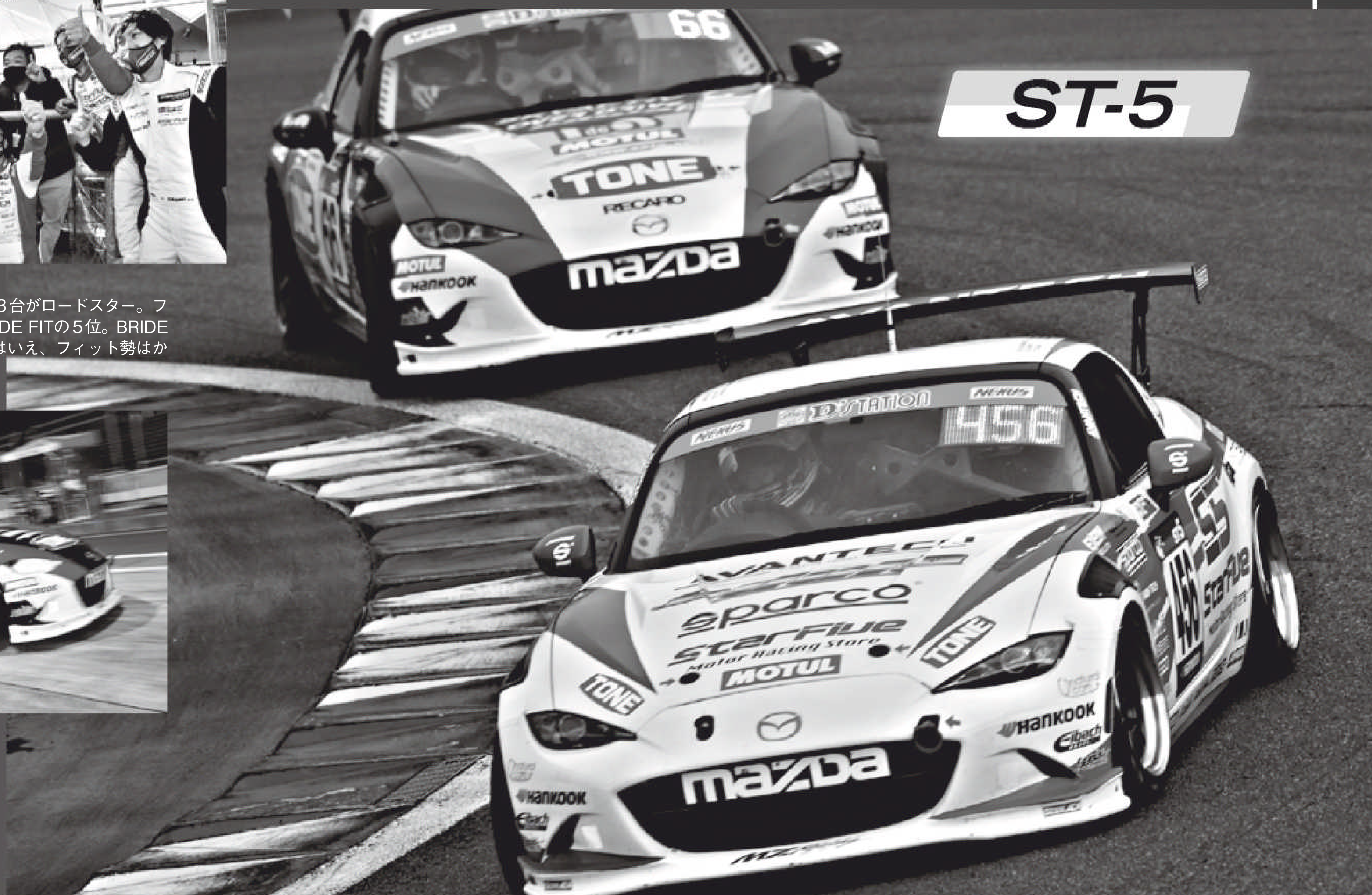
今回は予選中止のため、各車の一発の速さは分からずじまい。だが、X-BOWは木曜の専有走行で1分46秒台に乗せ、クラストップだったばかりか、GT4のST-Zクラスの全車をカモっていた。さらに、決勝ではいきなりST-X勢とも伍していたうえ、レースを通してスピードが一向に衰えなかったことには心底驚かされた。以前、加藤寛規は「速いんだけど乗りやすい」と評していたのだが、6人中5人のドライバーのベストタイムが1分46秒台だったことでそれを証明。それでいて、マシンはタフ！ ST-X勢がトラブルで次々と脱落していくなか、あれよあれよという間に順位を上げ、15時間目から総合2番手を走り続けた。

「このクルマで24時間レースを走るのは初めてなので読めないなかでの新しいチャレンジだったんですが、みんな走りを楽しんじゃって。でも、上手に乗ってくれたし、スタッフもミスなくやってくれたので、こういう結果になって。逆に謎です（笑）。とくに夜は走っているときに結構、フラッシュを浴びたんです。『オレ、撮られてるわ！』と分かるぐらい。みなさんの応援が力になって、ありがたいなと思いましたね」と加藤。カッコ良くて速いのだから、誰もが注目するのは当然だろう。もっとも、弱点がないわけではない。車重が軽く、タイヤにかかる面圧が低いため、ウエットでの挙動はシビア。ライバルからすれば、雨のレースで付け入る隙を見いだせるということか？

大差をつけられたスープラとM2CS racingもほぼノートラブルで、総合では9位、12位と悪くない結果に。この2台は規定上、改良の余地もまだまだある。M2CS racingに至ってはディーラーで買えるレーシングカーを目指しているというから、「売るためにはまた出なくちゃね」と木下隆之。砂子塾長らレジェンドの走りにも期待したい。いずれにせよ、ST-1が再び陽の目を浴びたことが最高にクールに思えた富士24時間だった。



富士24時間ではST-5の上位３台がロードスター。フィット勢のトップはTHE BRIDE FITの５位。BRIDE FITはペナルティが響いたとはいえ、フィット勢はかなり押され気味だ。(as)





ST-5

456 vs 66、24時間走って0.2秒差決着

「熱くなるな」と言われても

Text：はた☆なおゆき（Naoyuki Hata） Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）

2０１８年の復活から今年で4回目の開催となった富士24時間は、多くのクラスでウイナーの一方的な展開が目立っていた。原因としては、過去のデータに対する過信、コントロールタイヤの変更などが考えられ、結果として大差がついていた。そんななか、唯一1位と2位が同一周回だったのがST・5クラス。24時間を走って、その差はコンマ2秒！ 2台のロードスターによる、これだけの大接戦は過去にはなかったことだ。

ここまでの2戦で優勝を分け合っていたことから、決勝グリッドも上位で並んでいた。同じオーバードライブというチームから出場する66号車と４５６号車は、さながらチーム内ライバルと言うべきか、ストラテジーは別々で立てている。今回に限らず、常にバトルを繰り広げているのは、戦闘力に隔てないからなのだろう。

それでも今回、一度だけ４５６号車が致命傷を抱えたかも、というひと幕があった。9時間を過ぎてしばらくのタイミングで、60秒ストップのペナルティを科せられていたからだ。原因はFCY中の追い越しおよび速度規制違反というもの。このつまづきはしばらく重く圧しかかっていたが、何とか挽回できたのは、5kgとはいえ、ウエイトハンディの違いがあったからかもしれない。いずれにしても、ギャップを縮め始めたのなら、勢いづくのが自然な流れ。最後のドライバー交代を行なった段階でリードしていたのは４５６号車で、8周早く交代を済ませていた66号車との差は7秒強だった。だが、これも残り1時間を切って1秒を切るまでに縮まった。

４５６号車を追う66号車を駆るのは太田達也。逃げるのは東北を代表するロードスター使いの小原康二。ほかのクラスとの遭遇で、時に差は秒単位で広がり、互いに「観念した」「観念させた」かに見える場面もあった。太田もクリアラップが取れれば、またコンマ差に詰めていき、ここ2戦レコードブレーカーとなっている意地を見せる。だが、わずか8周とはいえ多く走っているぶん、タイヤの摩耗は進んでいたようで、逆転までには至らなかった。

「チームから『お互い、あまり熱くなるな』というお達しはありました。同士討ちになったら元も子もないですからね」とは、４５６号車のAドライバー橋本陸。それでも、多くのクラスで勝負に決着がついていたチェッカー間際のレースをおおいに盛り上げた。

あえて〝タラ・レバ〟を付け加えると、ロードスターの72号車がトラブルを抱えていなければ、また違った展開になっていたかもしれない。実際、72号車は序盤にこの2台を交わしてトップを走っていたのだが、深夜にエンジンのベルトが切れてストップ。リペアエリアに送り込まれて勝負権を失った。復帰後も渡り合えるだけの速さはあっただけに、3台での死闘でもっと盛り上がったはず。ただ、じつはST・5ではこんな熱戦は日常茶飯事だ。

スーパー耐久シリーズ 2021 Powered by Hankook 第3戦 NAPAC 富士SUPER TEC 決勝リザルト

2021年5月22日〜23日 ｜ 富士スピードウェイ（4,563m） ｜ Weather: Cloudy/Fine ｜ Track: Dry

Class	Pos	No.	Car	Lap	Total Time / Gap	Driver	Best Time
ST-X	1	81	DAISHIN GT3 GT-R	763	24:01'19"018	大八木信行／青木孝行(EX)／藤波清斗(P)／坂口夏月(EX)	1'40"357
	2	777	D'station Vantage GT3	721	42 Laps	星野敏／藤井誠暢(P)／近藤翼(EX)	1'41"496
	3	290	Floral UEMATSU FG 720S GT3	698	65 Laps	植松忠雄／澤圭太(EX)／川端伸太朗(EX)／井出有治(P)／川原悠生(EX)	1'40"779
	4	999	CARGUY NSX-GT3	693	70 Laps	木村武史／ケイ・コッツォリーノ(P)／道見真也(EX)	1'41"839
	5	33	TSK Audi R8 LMS	667	96 Laps	都筑善雄／宮田莉朋(P)／小倉基宏／田中鉄三郎／本多秀朗／都筑晶裕(EX)	1'42"063
	以上完走（規定周回数 ST-X: 534 Laps）						
		9	MP Racing GT-R	473	290 Laps	JOE SHINDO／柴田優作(EX)／影山正美(EX)／松田次生(P)／元嶋佑弥(EX)／井上恵一	1'40"688
		31	LEXUS RCF GT3	333	430 Laps	永井秀貴／嵯峨宏紀(P)／小高一斗(EX)／永井宏明／中山雄一(P)／上村優太(EX)	1'42"187

Fastest Lap: 1'40"357（454 / 763) 163.684 km/h 81 GTNET MOTOR SPORT / DAISHIN GT3 GT-R

Class	Pos	No.	Car	Lap	Total Time / Gap	Driver	Best Time
ST-Z	1	3	ENDLESS AMG GT4	724	24:02'50"979	内田優大／山内英輝(P)／菅波冬悟(EX)／小河諒(EX)	1'48"940
	2	20	SS/YZ Studie BMW	723	1 Lap	山口智英／荒聖治(P)／坂本祐也(EX)／JP・デ・オリベイラ(P)	1'47"813
	3	500	5ZIGEN AMG GT4	720	4 Laps	大塚隆一郎／金石年弘(P)／Jake Parsons(EX)／金丸ユウ(EX)／太田格之進(EX)	1'49"412
	4	885	林テレンプ SHADERACING GR SUPRA GT4	717	7 Laps	HIRO HAYASHI／平中克幸(P)／三浦愛(EX)／山田真之亮(EX)	1'48"824
	5	108	アスラーダVer. Supra	709	15 Laps	ふじい じゅん／松本武士(EX)／黒澤琢弥(EX)／鈴木利男(EX)／神晴也	1'49"560
	6	22	WAIMARAMA EBI Cayman GT4	627	97 Laps	KIZUNA／千代勝正(P)／山野直也(EX)／大草りき(EX)／山野哲也(EX)／Guiliano Alesi(EX)	1'50"103
	7	30	JMS RACING AMG GT4 with B-MAX	601	123 Laps	今田信宏／関口雄飛(P)／DRAGON／高星明誠(P)／名取鉄平(EX)	1'48"561
	8	505	エヴァRT初号機Audi R8 LMS GT4	566	158 Laps	西村元希／THONG Wei Fung Shaun／藤原能成／田ヶ原章蔵(EX)	1'49"650
	9	47	D'station Vantage GT4	506	218 Laps	星野辰也／織戸学(EX)／篠原拓朗(EX)／浜健二／中山友貴(P)	1'48"411
	以上完走(規定周回数 ST-Z: 506 Laps)						

Fastest Lap: 1'47"813 (3 / 723) 152.364 km/h 20 SS/YZ RACING with Studie / SS/YZ Studie BMW

Class	Pos	No.	Car	Lap	Total Time / Gap	Driver	Best Time
ST-Q	賞典外	28	ORC ROOKIE Racing GR SUPRA	650	24:01'53"171	蒲生尚弥／豊田大輔／山下健太／小倉康宏／大嶋和也／河野駿佑	1'47"706
	賞典外	32	ORC ROOKIE Corolla H2 concept	358	292 Laps	井口卓人／佐々木雅弘／MORIZO／松井孝允／石浦宏明／小林可夢偉	2'04"059

Fastest Lap: 1'47"706 (374 / 650) 152.515 km/h 28 ROOKIE Racing / ORC ROOKIE Racing GR SUPRA

Class	Pos	No.	Car	Lap	Total Time / Gap	Driver	Best Time
ST-TCR	1	97	Racer Honda カーズ桶川 CIVIC	635	24:02'16"110	遠藤光博／中野信治(P)／小出峻(EX)／澤龍之介(EX)／原田健太(EX)	1'49"939
	2	75	おとぎの国 CIVIC TCR	622	13 Laps	塚田利郎／蘇武喜和(EX)／霜野誠友(EX)／芳賀邦行／久保正孝(EX)／清瀧雄二	1'51"072
	以上完走（規定周回数 ST-TCR: 444 Laps）						

Fastest Lap: 1'49"939 (270 / 635) 149.417 km/h 97 Racer M&K Racing / Racer Honda カーズ桶川 CIVIC

Class	Pos	No.	Car	Lap	Total Time / Gap	Driver	Best Time
ST-1	1	2	シンティアム アップル KTM	728	24:02'48"000	飯田太陽／加藤寛規／小林崇志／吉本大樹／高橋一穂	1'46"294
	2	38	mutaracing GR Supra	705	23 Laps	堤優威／阪口良平／堀田誠／阪口晴南	1'48"943
	3	8	BMW M2CS racing	695	33 Laps	木下隆之／大井貴之／砂子塾長／山田弘毅／東風谷高史	1'51"697
	以上完走（規定周回数 ST-1: 509 Laps）						

Fastest Lap: 1'46"294 (3 / 728) 154.541 km/h 2 Ksフロンティア KTMカーズ / シンティアム アップル KTM

Class	Pos	No.	Car	Lap	Total Time / Gap	Driver	Best Time
ST-2	1	7	新菱オート☆VARIS☆DXL☆EVO10	673	24:02'55"643	藤井芳樹／成澤正人／安斎景介／今井慎吾／渋谷彰良／奥村博文	1'54"405
	2	24	GV Race Analytics GR YARIS	663	10 Laps	大谷泰宏／川村克透／林健一／山崎元彰	1'56"133
	3	59	DAMD MOTUL ED WRX STI	645	28 Laps	大澤学／後藤比東至／安岡秀徒／佐藤駿介／石坂瑞基	1'54"494
	4	6	新菱オート☆NEOGLOBE☆DXL☆EVO10	626	47 Laps	冨桝朋広／菊地靖／大橋正澄／八巻渉／松澤隆弘	1'55"844
	5	56	Claris Racing GR YARIS	596	77 Laps	加藤英樹／廣田築／飯田知樹／稲垣知博／山田遼	2'00"650
	以上完走（規定周回数 ST-2: 471 Laps）						
		225	KTMS GR YARIS	503	170 Laps	野中誠太／平良響／翁長実希／一條拳吾	1'54"774
		743	Honda R&D Challenge FK8	289	384 Laps	木立純一／石垣博基／柿沼秀樹／山本謙悟／桂伸一／藤島知子	1'56"081

Fastest Lap: 1'54"405 (3 / 673) 143.585 km/h 7 シンリョウレーシングチーム / 新菱オート☆VARIS☆DXL☆EVO10

Class	Pos	No.	Car	Lap	Total Time / Gap	Driver	Best Time
ST-3	1	62	HELM MOTORSPORTS RC350	695	24:02'06"528	平木湧也／平木玲次／高橋知己／松澤亮佑	1'53"095
	2	41	エアバスター 55Garage RC 350 TWS	687	8 Laps	庄司雄磨／伊藤善博／大滝拓也／山路幸宏／伊藤裕仁／伊藤廣志	1'54"463
	3	15	岡部自動車レカロZルーニースポーツ	685	10 Laps	長島正明／小松一臣／甲野将哉／植田正幸／田畑勇／勝亦勇雅	1'54"777
	4	244	QUEEN EYES 34Z	680	15 Laps	田中徹／田中哲也／三宅淳詞／佐藤公哉	1'55"058
	5	39	エアバスター Winmax RC350 TWS	670	25 Laps	冨林勇佑／大島和也／石井宏尚／鶴賀義幸／鵜飼龍太／須藤晃	1'55"274
	6	52	埼玉トヨペット GB クラウンRS	512	183 Laps	服部尚貴／吉田広樹／川合孝汰／番場琢	1'53"451
	以上完走（規定周回数 ST-3: 486 Laps）						

Fastest Lap: 1'53"095 (5 / 695) 145.248 km/h 62 HELM MOTORSPORTS / HELM MOTORSPORTS RC350

Class	Pos	No.	Car	Lap	Total Time / Gap	Driver	Best Time
ST-4	1	18	Weds Sport 86	646	24:02'19"485	浅野武夫／藤原大暉／芝叔和／松井宏太／普勝崚／中島佑弥	2'00"961
	2	884	林テレンプ SHADERACING 86	631	15 Laps	国本雄資／石川京侍／清水英志郎／新田守男	1'59"495
	3	310	GRGarage水戸インター GR86	608	38 Laps	坪井翔／細川慎弥／堀尾風允／久保凜太郎／鈴木宏和	1'59"471
	以上完走（規定周回数 ST-4: 452 Laps）						

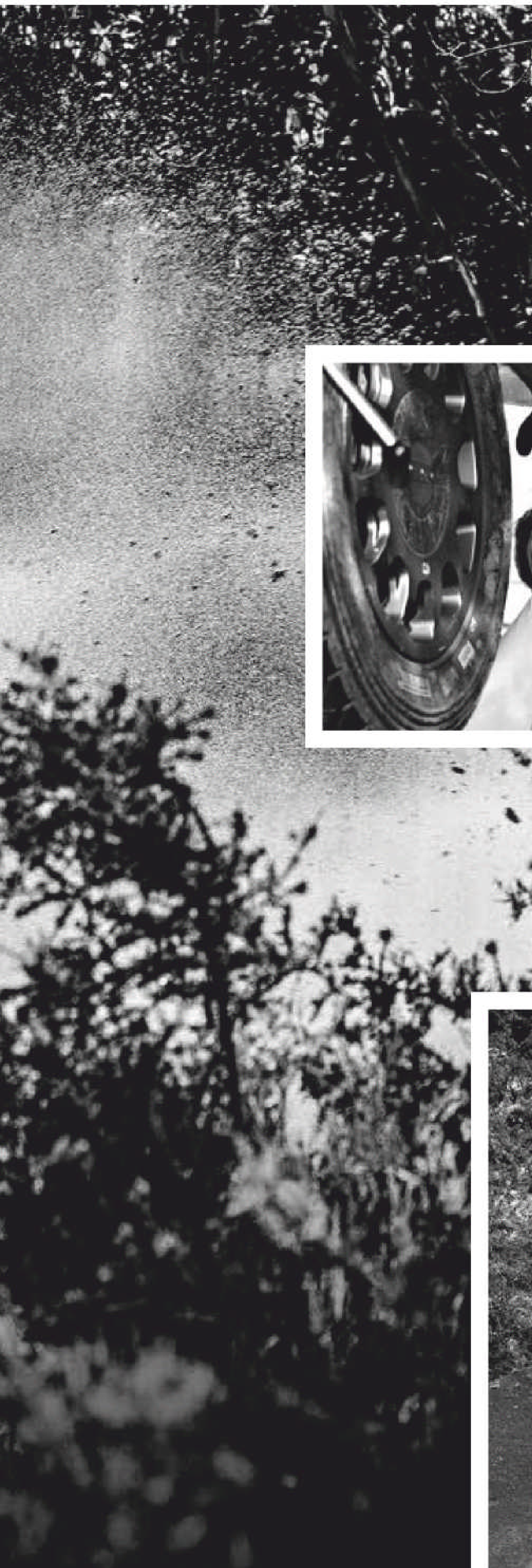
Fastest Lap: 1'59"471 (284 / 608) 137.496 km/h 310 C.S.I Racing / GRGarage水戸インター GR86

Class	Pos	No.	Car	Lap	Total Time / Gap	Driver	Best Time
ST-5	1	456	odula Star5 Roadster	631	24:01'43"996	橋本陸／貫戸幸星／大崎達也／小原康二／勝木崇文／加賀美綾佑	2'04"889
	2	66	odula TONE MOTULロードスター	631	0"209	武地孝幸／太田達也／大野尊久／猪股京介／外園秋一郎／HIROBON	2'05"222
	3	88	村上モータースMAZDAロードスター	629	2 Laps	村上博幸／雨宮恵司／中島保典／谷川達也／山谷直樹	2'05"078
	4	17	DXLアラゴスタNOPROデミオディーゼル	625	6 Laps	大谷飛雄／井上雅貴／野上敏彦／加藤芳皓／上松淳一／西澤嗣哲	2'07"143
	5	4	THE BRIDE FIT	625	6 Laps	太田郁弥／伊藤裕士／志賀卓也／黒須聡一／安井和明／瀬戸貴巨	2'06"548
	6	37	ワコーズNOPROデミオディーゼル	617	14 Laps	井尻薫／吉岡一成／関豊／野上達也／山本浩朗	2'06"574
	7	72	TiRacing☆NATS☆ロードスター	613	18 Laps	金井亮忠／猪爪杏奈／岡原達也／松尾康博／窪田俊浩／大阪八郎	2'05"092
	8	103	ヒロマツデミオマツダ2	609	22 Laps	佐々木孝太／吉田綜一郎／妹尾智充／大崎悠悟／吉田隆ノ介	2'06"368
	9	67	YAMATO FIT	577	54 Laps	安井亮平／内山慎也／伊藤秀昭／椋本陵	2'07"810
	10	50	LOVEDRIVE ロードスター	496	135 Laps	山西康司／松村浩之／篠田義仁／畑亨志	2'05"607
	11	222	Honda Cars Tokai J-net FIT	491	140 Laps	竹内敏記／田中真典／西面一／山脇大輔／西畑正樹	2'08"017
	以上完走（規定周回数 ST-5: 441 Laps）						
		78	LOVEDRIVE ロードスター	427	204 Laps	藤井順子／Jco IINUMA／木村貴洋／首藤哲也	2'08"622

Fastest Lap: 2'04"889 (395 / 631) 131.531 km/h 456 OVER DRIVE / odula Star5 Roadster

FCY導入：1回目15:54'20(31 Laps)〜15:55'44(31 Laps)、2回目16:11'35(40 Laps)〜16:13'15(40 Laps)、3回目17:18'44(77 Laps)〜17:25'16(78 Laps)、4回目19:59'59(164 Laps)〜20:02'52(165 Laps)、5回目21:35'15(218 Laps)〜21:37'30(218 Laps)、6回目22:34'26(250 Laps)〜22:42'19(251 Laps)、7回目23:26'24(271 Laps)〜23:29'20(272 Laps)、8回目1:22'28(335 Laps)〜1:25'50(335 Laps)、9回目2:31'40(372 Laps)〜2:34'27(373 Laps)、10回目2:46'40(380 Laps)〜2:48'13(380 Laps)、11回目4:16'19(429 Laps)〜4:19'50(430 Laps)、12回目5:50'48(470 Laps)〜5:56'32(471 Laps)、13回目9:05'25(573 Laps)〜9:09'24(574 Laps)、14回目9:45'19(594 Laps)〜9:48'12(594 Laps)、15回目10:00'53(600 Laps)〜10:04'27(601 Laps)、16回目11:39'01(654 Laps)〜11:42'27(654 Laps)
SC導入：1回目22:42'19(251 Laps)〜23:01'15(257 Laps)、2回目4:44'21(444 Laps)〜5:19'09(451 Laps)、3回目8:44'22(565 Laps)〜9:00'05(570 Laps)

（編集部註）ペナルティなどは省略しています。



第4戦ポルトガルはヒュンダイのWエースが脱落……

エバンスが手堅くまとめる

Text : auto sport
Photo : Red Bull ／ HYUNDAI ／ TOYOTA

TOYOTA



TOYOTA

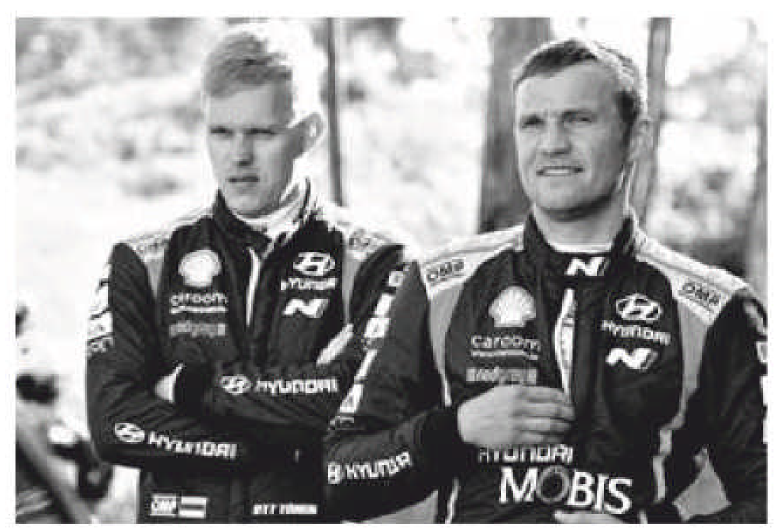


(右)エバンスは自身通算4勝目、トヨタでは3勝目。(上)「今日は総合3位を確実にすること、パワーステージでボーナスポイントを獲得することに集中した」とオジエ。ふたりの1-3フィニッシュで、マニュファクチャラータイトル争いトップのトヨタが2位ヒュンダイとのポイント差を17から37に拡大した。



Red Bull

HYUNDAI



ヒュンダイ勢はダブルエースの一角、ヌービルがデイ1のSS7で横転、クラッシュ。早々に脱落した。もう一角のタナックもデイ2に突然のストップ。残るソルド（左の6号車）が2位入賞ときっちり仕事を果たし、マニュファクチャラータイトル争いで踏ん張ったという印象だ。

昨年は新型コロナの影響でキャンセルとなり、2年ぶりの開催となったポルトガル。今季初のグラベルイベントだ。ポルトガルの路面の表層は滑りやすい、いわゆる「ルーズグラベル」に覆われており、チャンピオンシップリーダーのセバスチャン・オジエ（トヨタ・ヤリスWRC）、同2位のティエリー・ヌービル（ヒュンダイi20クーペWRC）、同3位のエルフィン・エバンス（トヨタ）といったランキング上位陣は、デイ1は出走順が早いことで路面の掃除役を担わされることに。ダニ・ソルド、オィット・タナック（ともにヒュンダイ）がSS上位を占める。そのなかでもエバンスは比較的上位でのフィニッシュを続け、デイ1をトップのタナックから6秒差の2番手で終えた。

デイ2に入ると、エバンスのペースが加速。午前中の3本のSS（9〜11）をすべて2番手で終えると、午後の1本目のSS12ではベストタイムを叩き出した。これを上回るペースでラリーを進めていたのがタナックで、その午前中の3本はすべて最速。SS12では2番手となったが、次のSS13では再びベストを記録し、SS13終了時点で2番手エバンスに対し、22・4秒のリードを築いていた。だが、SS14でサスペンショントラブルに見舞われ、ステージ途中でストップ。まさかのデイリタイアとなってしまった。これでエバンスがラリーリーダーに浮上。エバンスはそのSS14でもトップタイムをマークし、2日目終了時点での上位陣のオーダーは、トップからエバンス、



WRC 2021 Round 4 Portugal result (top 10)

Pos	No.	Driver / Co-Driver	Car	Eligibilty	Total Time / Diff 1st
1	33	E. Evans / S. Martin	Toyota Yaris WRC	M	3:38'26"2
2	6	D. Sordo / B. Rozada	Hyundai i20 Coupe WRC	M	28"3
3	1	S. Ogier / J. Ingrassia	Toyota Yaris WRC	M	1'23"6
4	18	T. Katsuta / D. Barritt	Toyota Yaris WRC	None	2'28"4
5	44	G. Greensmith / C.Patterson	Ford Fiesta WRC	M	4'52"7
6	16	A. Fourmaux / R. Jamoul	Ford Fiesta WRC	M	5'03"4
7	22	E. Lappi / J. Ferm	Polo Gti	WRC2	9'37"2
8	25	T. Suninen / M. Markkula	Ford Fiesta Mk II	WRC2	11'20"0
9	24	M. Ostberg / T. Eriksen	Citroen C3	WRC2DC	12'01"5
10	25	N. Gryazin / K. Aleksandrov	Polo Gti	WRC2	12'35"8

20 - 23 May 2021 / SS: 20 (337.51 km) / Total Distance: 1514.07 km

WRC 2021 Driver Standings (top 6)

Pos	Driver	MON	FIN	CRO	POR	Total
1	S. Ogier	25 + 1	0 + 1	25 + 5	15 + 3	79
2	E. Evans	18 + 3	10	18 + 2	25 + 1	77
3	T. Neuville	15 + 2	15 + 3	15 + 3	0 +4	57
4	O. Tanak	-	25 + 2	12 + 1	0 + 5	41
5	K. Rovanpera	12 + 4	18 + 5	-	0 + 2	41
6	T. Katsuta	8	8	8	12	36

WRC 2021 Manufacturer Standings

Pos	Driver	Total
1	TOYOTA GAZOO Racing WRT	183
2	HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM	146
3	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	64
4	HYUNDAI 2C COMPETITION	28

２番手が10秒強の差でソルド、３番手がトップから1分４秒の差でオジエ、４番手が同1分５秒の差で勝田貴元（トヨタ）となった。

最終日のデイ3、エバンスが勝負に出る。１本目のSS16でSS２番タイムのドライバーに対し、８・９秒差をつけるベストタイムで駆け抜けると、続くSS17、19でもステージウイナーとなり、最終ステージ（パワーステージ）のSS20前の段階で総合２番手ソルドに対し、26・２秒の安全マージンを構築することに成功。パワーステージでは余裕を持った走りで５番手にまとめ、今季初優勝を挙げた。

「この週末はすべてが順風満帆というわけではなかったし、我々は最速ではなかったかもしれない。それでも、ペースはとても良く、パフォーマンスも全体的に安定していた。今朝は２番手とのタイム差がそれほど大きくなかったので、全力で挑む必要があり、その結果、何度かいいステージタイムを刻んで、アドバンテージを築くことができた」とエバンス。

オジエは粘りの走り。デイ２のタナックの脱落によって３番手に上がっていたが、この時点ですでに２番手とは1分以上の差がついており、パワーステージに向けてソフトタイヤを温存。しっかり３番手に入り、３ポイントを獲得して総合３位でラリーを終えた。貴元は自己最高の４位でフィニッシュ。とくにデイ２のオジエとの接近戦は著しい成長を感じさせるもので、次戦および今後の期待を大きく膨らませるものとなった（詳しくは66～69ページ）。



レース2トップチェッカーのローソンは失格に泣く

レース1を制した周がポイントランキングでも首位堅持

5月20日（木）〜22日（土）の3日間、2021年FIA F2第2戦モナコが開催され、レース1を勝利した周冠宇（ユニ・ヴィルトゥオーシ）が68ポイントでポイントランキングトップに立っている。

レース1のPPは周、2番手にフェリペ・ドルゴビッチ（ユニ・ヴィルトゥオーシ）、3番手はアルピーヌ育成のクリスチャン・ルンガー（ART）、4番手にウイリアムズのテストドライバーを務めるロイ・ニッサニー（DAMS）となった。

スタートは周がホールショットを奪ったが、3番手ルンガーの蹴り出しもよくポジションアップに成功する。

1秒差でトップの周を追う2番手のルンガーだったが、13周目を過ぎたあたりからマシン後部からうっすらと白煙が上がり始める。その後2周走行するも、ルンガーのマシンからは白煙が断続的に上がり続け、15周目にミラボーのエスケープにマシンをストップ。無念のリタイアとなった。

これで脅威が消え去った周と2番手に上がったドルゴビッチとのギャップが4・040秒に広がり盤石の状態に。結局、周は首位を一度も渡さず優勝。前戦バーレーンのレース3に続き2連勝となった。

レース2は朝方に雨が降り、路面はウエット。タイヤ交換義務はないものの全車ウエットタイヤで臨んだ。

マーカス・アームストロング（DAMS）がPPスタートとなったが、アームストロングはレコノサンスラップでマシンがストップしてしまいピット

Text : autosport web　Photo : LAT

レーンスタートに。2番手のリアム・ローソン（ハイテックGP）が実質の先頭で、以下オスカー・ピアストリ（プレマ・レーシング）となった。

スタートでは3番手のピアストリが好ダッシュを見せてトップへ浮上。ローソンは5番手スタートのダニエル・ティクトゥム（カーリン）にも並びかけられるがポジションを死守する。

5周目、2番手を確保したローソンは追撃体制へと移り、ピアストリの背後にピタリとつけアントニーノーズで首位を奪還した。

トップに立ったローソンはそのままピアストリとの差を着実に広げ、9周目には3・841秒差をつけた。ペースの上がらないピアストリは3番手ティクトゥムの猛追を許し、15周目にはヌーベルシケイン手前で2番手の座も明け渡してしまう。2番手に上がったティクトゥムは追撃の手を緩めず、ファステストラップをマークしながら快走していく。

20周目、2番手のティクトゥムが首位ローソンに追いつき一触即発のバトルへと発展。乾いてきたエリアが増えつつある路面状況のなか、ウエットタイヤをいたわる頭脳戦が展開される。ところが24周目のターン1で12番手を争っていたデイビッド・ベックマン（チャロウズ）とベント・ビシュカール（トライデント）が接触し2台ともコース上にマシンをストップ。これによりSCが導入された。

レースは27周目から再開となるも、制限時間が迫ったことで残り2周に。ローソン、ティクトゥム、ピアストリ、SC前にテオ・プルシェール（ART）をミラボーで攻略していたユーリ・ビップス（ハイテックGP）のオーダーで各車ターン1を通過する。

最後まで余力を残していたローソンは2番手ティクトゥムよりも5秒速い1分32秒950を記録し今季2度目のトップチェッカー。2位にティクトゥム、3位にはビップスの猛攻をしのぎきったピアストリが入った。

しかしレース後、ローソンがレーススタートの際に規定と異なるスロットルマップを使用していたことが判明。ローソンは失格となってしまった。

これにより順位がそれぞれ繰り上がり、優勝はティクトゥム、2位にピアストリ、3位はビップスとなった。

迎えたレース3ではPPを奪った17歳の若手プルシェールが2番手ロバート・シュワルツマン（プレマ）以下を従え展開していった。トップ2台のペースはよく、5周目には3番手のピアストリと4秒の差をつけ一騎打ちの様相を呈していく。

13周目からは上位5台が唯一1分23秒台で走行し、なかでも5番手のビップスが他車よりも0・4秒以上速いペースで差を詰め、5台が中継映像の一画面上に収まるギャップとなる。

上位勢のなかで接近戦が起きたのは24周目の中盤から。4番手のティクトゥムが前をいくピアストリに0・6秒差と迫りホームストレートでテール・トゥ・ノーズに。しかしピアストリもインを抑えて順位をキープする。

上位陣がルーティーンのピットを終えると、プルシェール以下、ピアストリ、9番グリッドからスタートしたドルゴビッチ、シュワルツマンというオーダーとなる。

結局順位は変わらずプルシェールがポール・トゥ・ウインで、F2最年少優勝を決めている。ピアストリが2位、3位にはドルゴビッチが入った。

ポイントランキングは周が68ポイントで首位。ピアストリが52ポイントで2番手、優勝したプルシェールが47ポイントで3番手となっている。

次戦アゼルバイジャンは6月4日（金）〜6月6日（日）に行なわれる。



レース1、トップの周を追う2番手ルンガーはマシントラブルの憂き目に。レース2もクラッシュで戦列を去っている。一方、周も完璧な週末とは言えず、レース2ではドライタイヤの交換が早すぎ、入賞圏外に沈んだ。



レース2でトップチェッカーを受けたローソンはレース後失格に。スタートの際、規定では1速用のスロットルマップを使用しなければならないところで異なるものを使用していたことが判明したためだった。

Rd.2 モナコ リザルト

●5月21日（金）レース1
●3.337km×30周=100.110km ●天候：晴れ ●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	チーム	周回数
1	3	周冠宇	ユニ・ビルトゥオーシ	30
2	4	F.ドルゴビッチ	ユニ・ビルトゥオーシ	30
3	16	R.ニッサニー	DAMS	30
4	21	R.ボシュング	カンポス	30
5	8	J.ビップス	ハイテックGP	30

●5月22日（土）レース2
●3.337km×30周=100.110km●天候：晴れ ●路面：ウエット

順位	No.	ドライバー	チーム	周回数
1	5	D.ティクトゥム	DAMS	30
2	2	O.ピアストリ	プレマ	30
3	8	J.ビップス	ハイテックGP	30
4	10	T.プルシェール	ART	30
5	21	R.ボシュング	カンポス	30

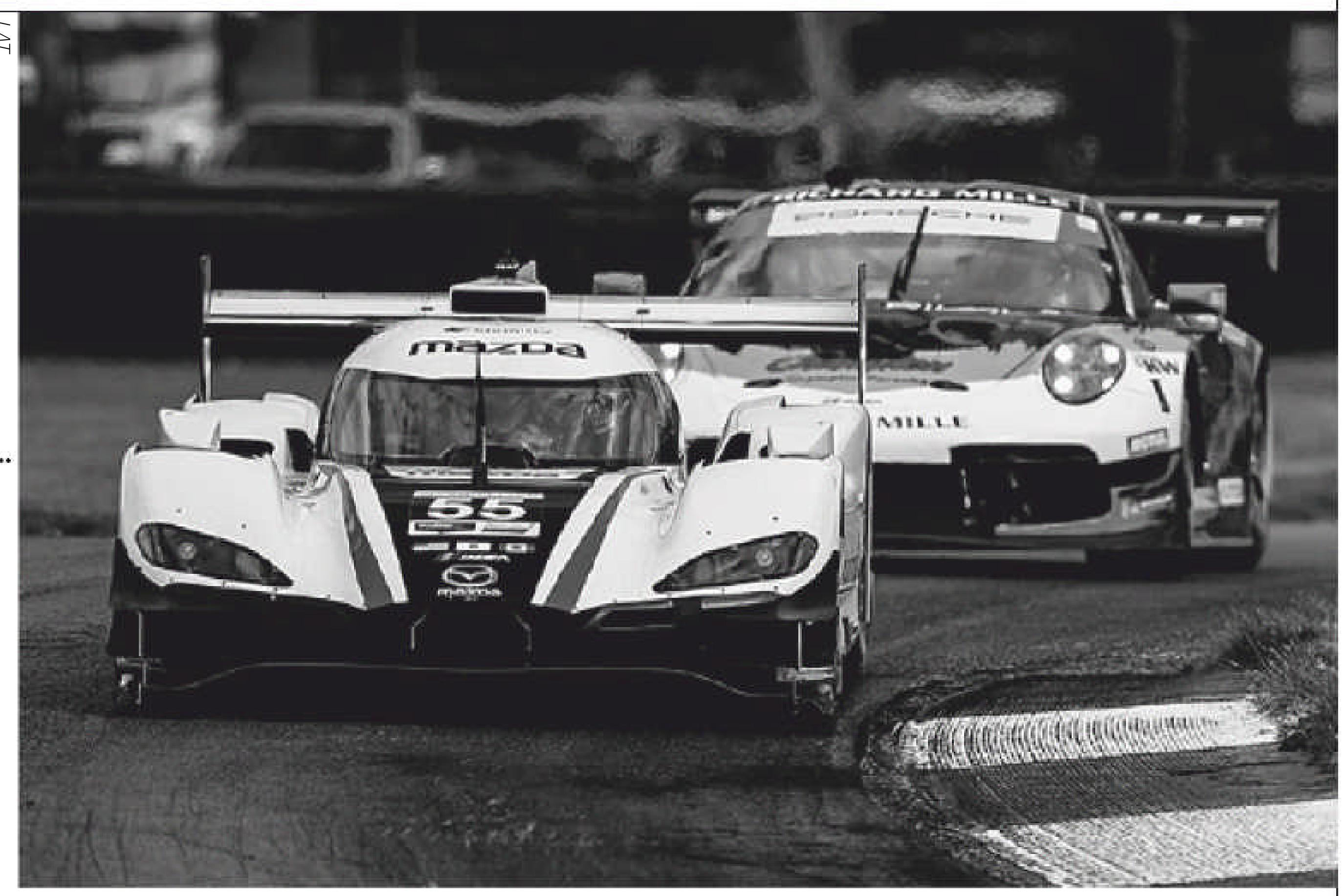
●5月22日（土）レース3
●3.337km×42周=140.154km ●天候：曇り ●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	チーム	周回数
1	10	T.プルシェール	ART	42
2	2	O.ピアストリ	プレマ	42
3	4	F.ドルゴビッチ	ユニ・ビルトゥオーシ	42
4	1	R.シュワルツマン	プレマ	42
5	3	周冠宇	ユニ・ビルトゥオーシ	42

ポイントランキング ※第2戦終了時点

順位	No.	ドライバー	チーム	ポイント
1	3	周冠宇	ユニ・ビルトゥオーシ	68
2	2	O.ピアストリ	プレマ	52
3	10	T.プルシェール	ART	47
4	5	D.ティクトゥム	DAMS	38
5	7	L.ローソン	ハイテックGP	36

IMSA



LAT

カナダ・トロントに本社を置くエンジニアリング・グループであるマルチマチックは現在、IMSA・DPiのマツダRT24-Pプログラムのシャシー・プロバイダーを務めているほか、レースチームのオペレーションも担っている。しかし、現在タッグを組んでいるマツダは2021年限りでスポーツ・プロトタイプのプログラムを終了する。

23年登場のLMDhマシンに マルチマチック社製シャシー使用へ

ポルシェとマルチマチックのタッグ再び

Text：sportscar365

2023年からLMDh規定へ参入することを発表しているポルシェとアウディが、マルチマチック製LMP2シャシーをベースにLMDhマシンを開発していることが明らかとなった。以前にポルシェのカスタマーレーシングのディレクターであるパルカル・ズーリンデンが、姉妹ブランドであるアウディと「相乗効果を見出す方法を模索している」と語っていたことを立証するものとなった。

マルチマチックとポルシェのタッグは多岐にわたっており、LMP1マシンをベースに各サーキットのコースレコード更新にチャレンジした『ポルシェ919ハイブリッドEvo』、やLMGTEクラスのポルシェ911 RSR、さらにタイプ992ベースの新型ポルシェ911 GT3カップカーにもショックアブソーバーを供給している。

「マルチマチックは我々にとって、もっとも明白で論理的なソリューションである」と、ポルシェ・モータースポーツの部長であるフリッツ・エンツィンガーは述べている。

「我々は彼らの仕事のクオリティに確信を持っているし、計り知れないメリットがある。マルチマチックのファクトリーの一部は、チームパートナーであるペンスキーと同じくノース・カロライナ州のムーアズビルに拠点を置いている。距離の近さは、将来のLMDhプロトタイプの開発とコンペティションにおいてとても役立つだろう」とエンツィンガー。

また、マルチマチックの特殊車両オペレーション部門の副部長を務めるラリー・ホルトは、同社がLMDhへのコミットメントに「すべてを費やしている」と述べている。

「グローバルなハイブリッド・プロトタイプレースの次なる時代において、ポルシェに選ばれたことは光栄だ」とホルト。

「最近あった、“ポルシェ・ペンスキー・モータースポーツ”の発表にも同様に満足している。ペンスキーとは、協力者としても、ライバルとしても、長年にわたってその関係を楽しんできたからね。新しい車をともにキャンペーンするのにこれほど最適なチームは、“隣人”をおいてほかにない。今回のパートナーシップは、競技用車両のエンジニアリングと開発の分野において30年にわたって専門知識を構築してきた我々の集大成である」

OTHER

2022年の各国スーパートロフェオシリーズに投入へ

ランボルギーニが、ウラカン・スーパートロフェオEvo2発表

Text：sportscar365

5月26日、ランボルギーニは『ウラカン・スーパートロフェオ』の３世代目となるエボリューションモデル『EVO2』を発表した。『ランボルギーニ・スーパートロフェオ』の各シリーズにおいて、2022年からカスタマーチームがこのEVO2を用いてレースを行なう。

ランボルギーニのモータースポーツ部門であるスクアドラ・コルセによって開発されたウラカン・スーパートロフェオEVO2は、Xトラックが供給する６速シーケンシャル・ギヤボックスと620馬力を発生する5.2ℓ自然吸気V10エンジンというパワートレインこそ先代とは変わっていない。だが、今回のEVO2へと進化するにあたり、ランボルギーニは『空力』と『デザイン』のふたつが主要な開発エリアであったと述べている。

フロントエンドはリデザインされ、新しいエアインテークダクトは、マシン側面の空気の流れを最適化。またリヤには新たな空力パーツも搭載された。ブレーキディスクのサイズは390㎜へと拡大され、パフォーマンスを最適化するため表面積の大きい新たなブレーキパッドに対応している。

「最初のウラカン・スーパートロフェオを発表してから７年が経過した。ウラカンはブランドの歴史のなかでベストセラーのひとつであり、スーパートロフェオはその成功をさらに向上させる存在だ」とランボルギーニのCEO兼社長であるステファン・ヴィンケルマンは述べている。

また、ランボルギーニのデザイン責任者であるミッチャ・ボルカートは、次のように加える。

「このマシンには次世代のロードカーが持つだろうデザイン要素を部分的に予測した、革新的かつ美的なアプローチを採った」

この車両は、３つのスーパートロフェオ・グローバル選手権（ヨーロッパ、北アメリカ、アジア。ただしアジアシリーズの21シーズンはキャンセルとなり、22年初頭から中東シリーズが復活開催予定）すべてで22年にデビューを飾る予定だ。

現行の『EVO』では、追加のウエイトとエアリストリクターを用いてGT2レースに出場することが可能となっているが、ランボルギーニはこのマシンがSROの管轄するGT2カテゴリーに適合するかどうかについては明らかにしていない。

また、FIA GT3仕様であるウラカンGT3のニューマシンは、2023年に登場する見込みだ。

「将来のロードカーのルックスを予想したデザイン」とボルカートが述べたとおり、近未来的なエクステリアで仕上げられている。リヤカウル近辺にはシャークフィンのようなものも。



Lamborghini

追悼

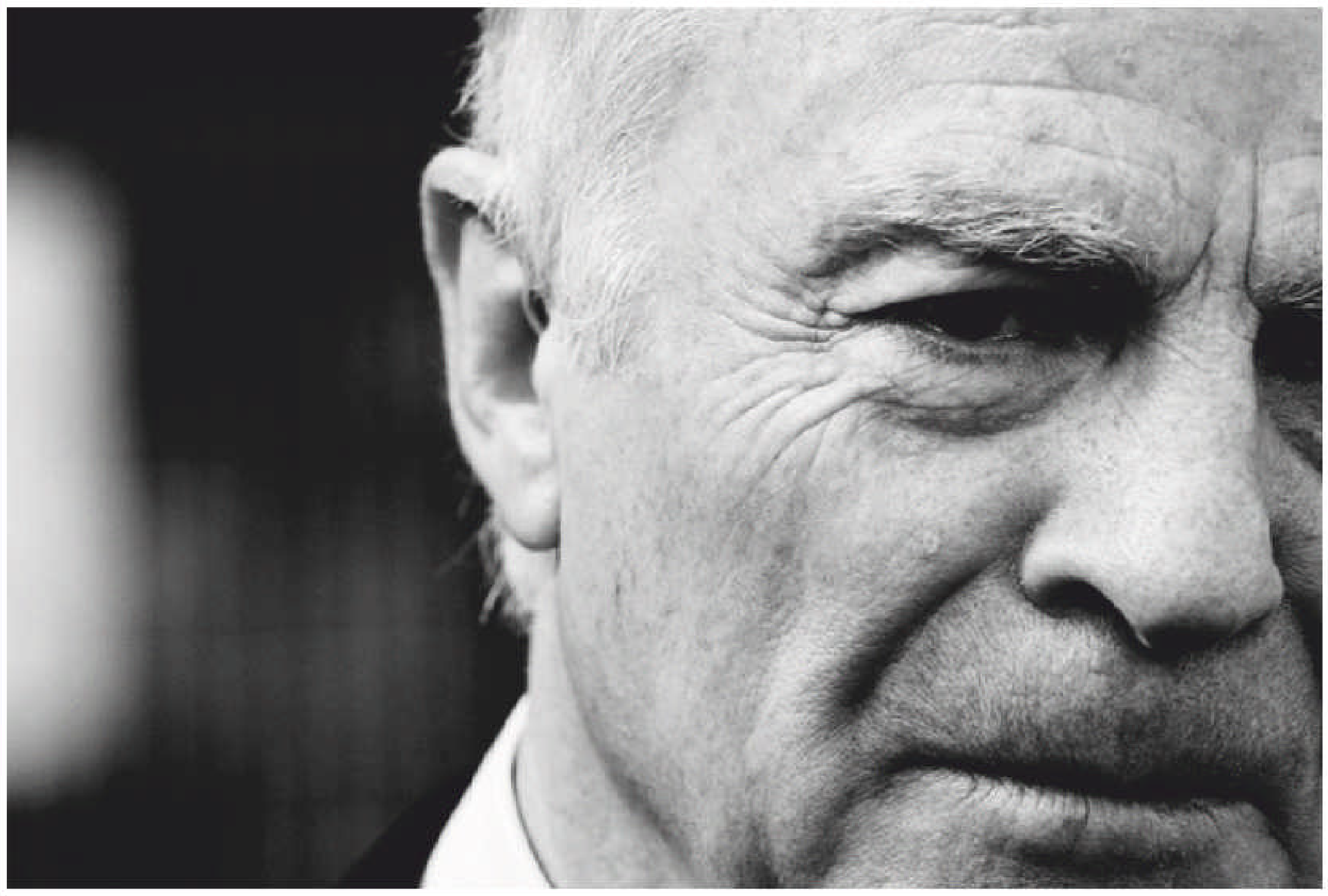
FIA前会長

マックス・モズレー

マシンの安全性向上に尽力

Text：autosport web
Photo：エルクール・コロンボ（Elcore Colombo／Motorsport Images）
LAT／Sutton

Sutton



庶民院議員のもとに生まれたモズレーは、オックスフォード大学で物理学を専攻したのち、ロンドン法学院で弁護資格を取得。60年代初頭からその辣腕を振るっていた。77年にはFOCAとFISAとの政治闘争の調停役を担った。

かってFIAで会長を務めたマックス・モズレーが2021年5月23日に死去したことが、モズレーの親族より発表された。81歳だった。

モズレーは1993年から09年のあいだFIA会長を務め、レースでの安全性向上だけでなく一般の交通安全にも大きく貢献したことで知られる。

40年にロンドンで生まれたモズレーは、特許法と商標法を専門とする法廷弁護士になった。一方で、趣味でレースに出場。69年にドライバーとしての活動を終えて、マーチ・エンジニアリングを共同設立した。モズレーは、世界有数のレーシングカーマニュファクチャラーに成長したマーチの法的、商業的問題への対応を69年から77年まで担当した。

70年代半ばに、モズレーはF1コンストラクターを代表する団体フォーミュラワン・コンストラクターズ・アソシエーション（FOCA）の公式法律顧問に就任。最初のコンコルド協定により、FOCAと国際自動車スポーツ連盟（FISA）と長きにわたる対立を解決に導いた。

91年にモズレーはFISA会長に選出され、93年にはFIAの会長に就任。モズレーは、FIAがモーターレーシング以外の世界にも向上をもたらすことを目指し、交通安全の改善と環境技術の使用促進に着手した。

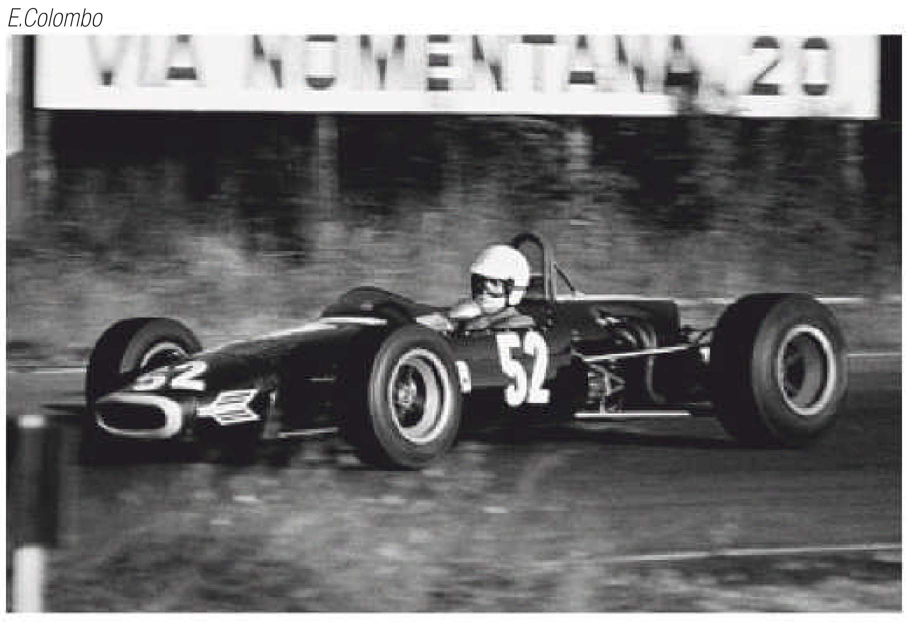
94年F1サンマリノGPでアイルトン・セナとローランド・ラッツェンバーガーの死亡事故が起きると、モズレーはF1のさらなる安全性向上を果たすべく、幅広い改革を矢継ぎ早に取り組んでいった。会長時代、モズレーはF1でのクラッシュテストの厳格化、ドライバーの頭部保護デバイスHANSの導入などに寄与、モータースポーツおよび自動車業界における安全性促進に大きく貢献した。

モズレーは97年、01年、05年の3回、FIA会長に再選されたが、スキャンダルが報じられたあとは出馬せず09年に退任。FIA名誉会長に任命された。モズレーの後任には、現会長ジャン・トッドが選ばれている。

トッド会長は訃報に際して次のようなコメントを発表している。

「マックス・モズレーが死去したことを心から悲しんでいる。彼はF1およびモータースポーツにおいて大きな役割を果たした人物だった。FIA会長を16年間務め、サーキットおよび一般交通上の安全性向上に大きく貢献した。FIAコミュニティは、彼に敬意を表し、ご家族の方々を思い、皆様のために祈りを捧げる」

E.Colombo



モズレー自身も60年代後半はレーシングドライバーとして活躍。68年はブラバムBT23を駆り欧州F2選手権にスポット参戦。ジャン・ピエール・ベルトワーズやデレック・ベルら往年のドライバーとしのぎを削った。

LAT



マーチは1970年からF1へ参入。プライベーターへも積極的にシャシーを供給したが、"本家の優勝"は75年のオーストリアGPでビットリオ・ブランビラが挙げたのみに留まる。

Translation：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：Sutton

トニー・ドジンズ ● Tony Dodgins
Nationality : United Kingdom

「だからつまらない」と言うつもりはないけども……

スプリント方式で薄れる"一発の価値"

7月中旬に開催される今季第10戦イギリスGPでは
F1史上初めて、スプリントレースで決勝のグリッドが決められる
否定的な意見も多いが、今回の筆者は冷静に受け止めたいと思っている

人は歳を取れば取るほど、新たな変化に抗おうとするものだ。私もそれを自覚せざるを得ない年齢になった。なので逆に、F1がこれから導入しようとするスプリントレース制度については、できるだけ先入観なしに受け止めるつもりだ。

日曜日の決勝レースに加え、土曜日にスプリントレースが行なわれる。そして、退屈なことの多かった金曜日には本気の予選が見られる。「これは期待できそうだ」と、最初は思った。しかし、白状しよう。いまはこの試みにかなり懐疑的だ。そして、年寄りたちの以下のような決まり文句を、私も口に出していた。

「壊れていないのに、なぜイジるんだ？」

スプリント予選の是非を論じるのに、今季の白熱した展開、なかでも予選でのそれを引き合いに出すのはフェアではないかもしれない。何しろ今季序盤５戦でのルイス・ハミルトンとマックス・フェルスタッペンの平均予選タイム差は0.07秒と、極めて僅差なのだ。しかし、2014年から昨年までの７年間にわたるF1ハイブリッド期は、メルセデスが支配的なリザルトを残してきた。そんな単調さを何とかしようとしたロス・ブラウンやステファノ・ドメニカリの気持ちは、分からないでもない。

７月のイギリスGPで試験導入される新システムは、週末の初日、金曜日にいままでと同じQ1～3方式で予選が行なわれる。そして、土曜日のスプリントレースは100㎞の短距離決戦で、２種類のタイヤを使用する義務はない。FIA F2やFIA F3のようなリバースグリッドは採用されない。また、このレースでの上位３人は３、２、１ポイントが付与される。

当然ながら各マシンは軽い状態でスタートし、タイヤのタレもそれほど気にすることなく、チェッカーまで全開に近いペースで戦うだろう。ドライバーにとっては楽しいかもしれない。しかし、あえて否定的な見解を述べるなら、そこに戦略の妙が入る余地はほとんどない。そして性能の極めて接近したいまのF1では、コース上の追い抜きもさほど期待できない。

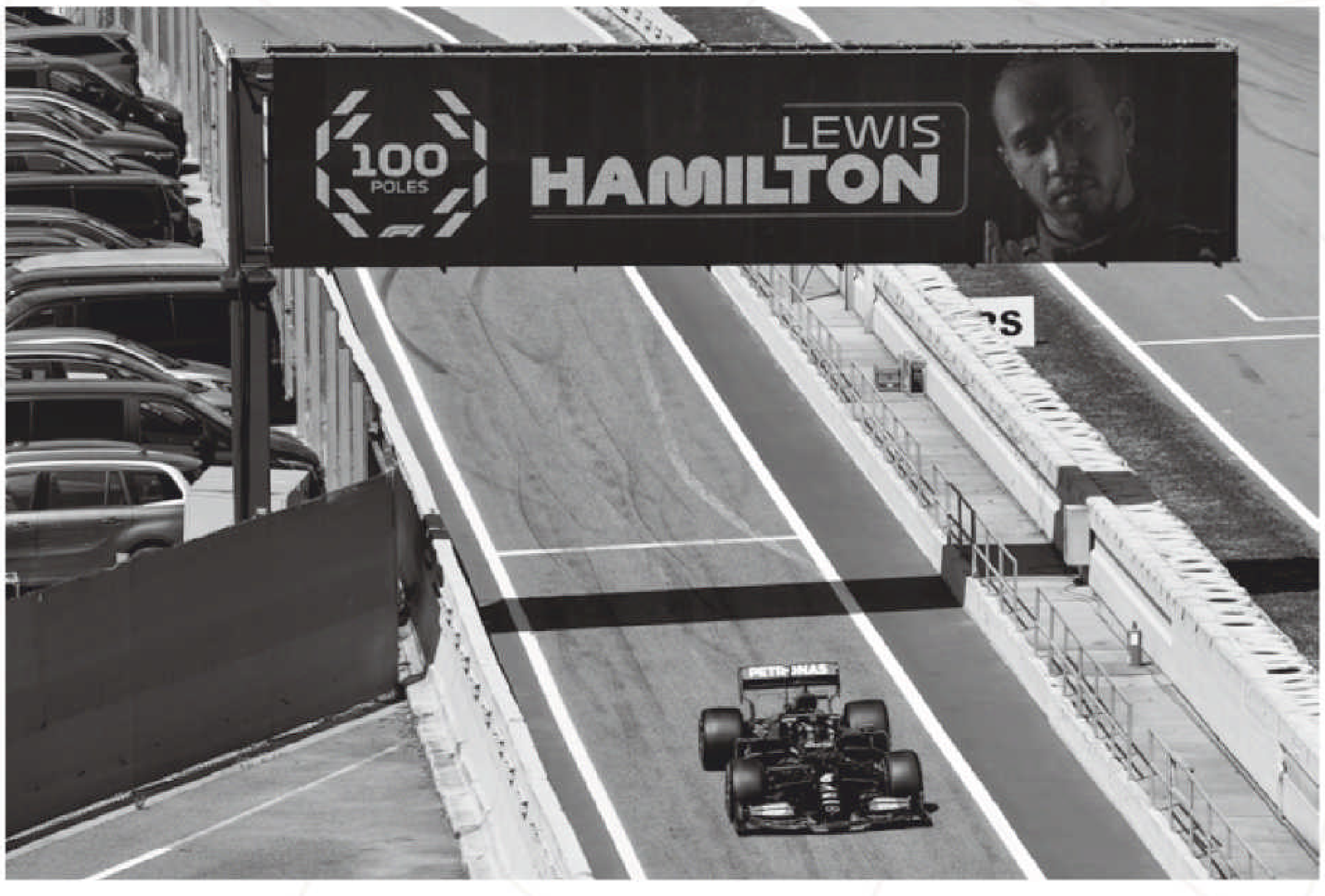
日曜日のメインレースにはより大きな問題が出そうだ。現在は予選11番手以下のドライバーのみが、スタート時のタイヤ選択が自由にできる。それがスプリントレースを採用した週末の決勝では、全員がどんなタイヤを履いてもいいことになっている。となれば、当日のコンディションがよほど過酷でタイヤが保ちそうにないと判断しない限り、ほぼ全車が１ストップ作戦でレースを走ることになるだろう。今季のバーレーンGPやスペインGPが好例だが、ほかと違う戦略を敢行したドライバーが勝利にこぎつけ、それこそがレースの面白さに直結した。そんな展開が新方式では影を潜め、単調な展開に終始する恐れがあるのだ。

もうひとつ、私の言いたいことがある。予選一発の速さについてだ。１周のラップタイムがもっとも速いドライバーが、ポールポジションを獲得する。それがこのF1の伝統だった。そしてルイス・ハミルトンはつい最近、100PPという大記録を打ち立てた。通算271戦で100回のPP。獲得率は36.9％だ（今季第５戦モナコGP終了時点）。一方でアイルトン・セナは162戦で65回、獲得率では40.12％とハミルトンをしのぐ。ちなみにミハエル・シューマッハーは308戦中68ポールで、22.07％だった。

２番手との平均ラップタイム差を見ると、さらにセナのすごさが浮き彫りになる。ハミルトンの0.291秒に対しセナは0.521秒と、大差をつけているのだ。ハミルトンの過去100回のPPでもっとも２番手との差が大きかったのは、昨年の第２戦シュタイアーマルクGPでの1.216秒、２番目が2017年イタリアGPでの1.148秒だが、いずれもウエットコンディションだった。

一方のセナは1989年の日本GPで、アラン・プロストに1.73秒もの大差をつけた。しかもドライ路面だった。通算65回のポール中、２番手に１秒以上の差をつけた予選はじつに10回に上る。私にとって史上最速F1ドライバーは、間違いなくセナなのである。

ところが新方式でのポールシッターは、金曜予選で最速タイムを出した者ではなく、土曜日のスプリント予選という名のレースでの勝者になる。もちろん「だから新方式はつまらない」などというつもりはない。最初に書いたように、先入観なしにこの新たな試みを受け止めてみようと思う。あくまでいまのところは、だが。



今号のレポーター

ロベルト・キンケロ

Roberto Chinchero

FIA F2やFIA F3など、欧州のミドルフォーミュラをメインフィールドとするイタリアン。F1も取材し、R.クビカとの親交も深い。

from
Worldwide Pressroom

各国モータースポーツ最新事情 Lap.208

スポーツとしての一線を越えていませんか

F1直下のFIA F2選手権は今年、昨年までの1ラウンド2レース制から1ラウンド3レース制に転換
3レース中2レースがリバースグリッドでスタートするが、このフォーマットがパドックで論争を引き起こしている

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：XPB

FIA F2とFIA F3の両選手権がそれぞれシーズン序盤のレースを終えたいま、パドックではちょっとした論争が起きている。その焦点は週末に3レースを開催するという新たなフォーマットで、以前から議論を生んでいたものなのだが、トップチームやドライバーにとって受け入れがたいと言われているのは、3レース中2レースでリバースグリッドが採用されている点だ。

不満を募らせる関係者の数は増えつつある。とくに、先日モナコで行なわれたF2第2戦は、純粋な速さがなくても表彰台を獲得できるというリバースグリッドの悪い側面が出た典型例であった。ランキングトップの周冠宇はモンテカルロの市街地コースに苦戦し、予選では10番手と低迷。この中国人ドライバーにとって、モナコ戦は苦しい週末になりそうだった。しかし、予選10番手となったことで、スプリントレース1のポールポジションを得ると、同レースではポールスタートを活かし、後続車に攻め立てられることもほとんどないまま勝利を手にすることができた。また、リアム・ローソンとマーカス・アームストロングは、予選ではトップのテオ・プルシェールから1秒以上遅く、それぞれ12番手、14番手だったが、レース1でそれぞれ9位、10位となると、レース1のトップ10がリバースグリッドで発進するレース2でフロントロウに並んだ。結果としては両者ともこのレースで勝利することはなかったが、そのチャンスがあったことは間違いない。

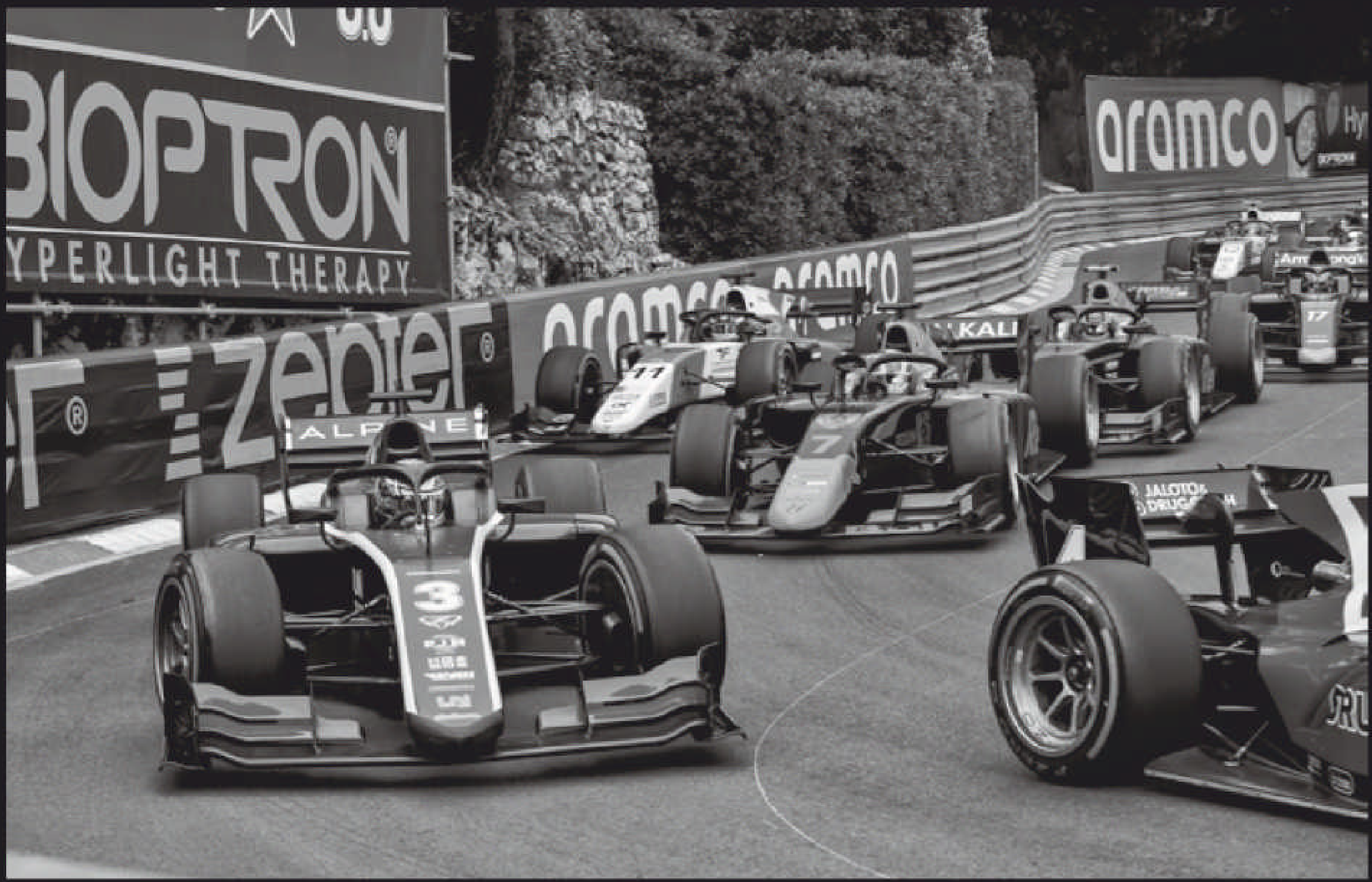
F3でも同様の事態は起きている。スペイン・バルセロナで行なわれた開幕戦のレース1では、アレクサンダー・スモリャルが優勝した。彼は予選で11番手だったのだが、同レースでは予選上位12名のグリッドが逆順となるため、フロントロウスタートとなったのだ。

F2では24レースのうちの16レースが、F3では21レース中14レースがリバースグリッドを採用している。しかし、これで最終的に王者に値するドライバーが栄冠を手にできるのだろうか？　当然、FIAとオーガナイザーたちは、チャンピオンとフィーチャーレースでの最多得点者が同じドライバーとなることを願っているが、それが実現するかどうか、多くの者が疑問を持っていることはたしかである。

2005年、現在のF2の前身であるGP2シリーズの誕生とともにシングルシーター界に導入されたこのリバースグリッドシステムだが、当時からすでに賛否両論が巻き起こっていた。昨年までの16年間にわたり、F1直下のシリーズでは予選での結果がそのままグリッドに反映されるメインレースと、そのメインレースで上位8名のグリッドを反転させる第2のレースが行なわれてきた。しかし、順グリッドでのレース数よりも逆グリッドでのレース数のほうが多くなってしまった今年、このシステムが“進化”を遂げた印象を受けている。

オーガナイザーの立場としては、このシリーズをビジネスとして成立させるのも仕事のうちだ。しかし、今年打ち出された方針は、スポーツとしての側面を損ねてしまったかに思える。シリーズを運営する側が目指しているのは“グリッドに並ぶドライバー全員が少なくとも一勝すること”だ。そうすれば、チーム、ドライバー（とりわけ、本来ならばとても優勝が望めないようなドライバー）、ドライバーの両親、そしてスポンサーなど、シリーズに関係する誰もが満足できるだろう。しかし、どのスポーツについても言えることだが、最終的に勝利を手にするのは最高の実力を持つアスリートであるべきで、この新しいフォーマットには、疑問を感じずにはいられない。

今年のF2とF3では、本来であればそれに値しないドライバーが“作られた勝者”として表彰台の頂点に立つケースが続出することだろう。FIAとオーガナイザーは――決して認めることはないだろうが――選手権のカギを握るのがふたつのスプリントレースにならないことを切に願っているに違いない。



ランキングトップのUNIヴィルトゥオーシの周冠宇は、モナコではリバースグリッドに助けられスプリントレース1で勝利。その一方、10番手スタートのフィーチャーレースでは5位に食い込む力走も見せている。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

複雑な心境を支える、笹原のプロ意識

昨年来、体調を崩して休養していた牧野任祐がスーパーフォーミュラ（SF）第３戦オートポリスに出走し、フォーミュラカーレースへの復帰を果たした。20年ほど前に身体を壊して半年間つらい闘病生活を送った経験のある身として、病を乗り越えて現場に復帰した牧野には心からの祝福を贈りたい。

ただ一方で、ここまで牧野の代役を務めてきた笹原右京は、シートを牧野に引き継いでこれまでの現場を退かなければならなくなった。とくに、ひとり乗りのフォーミュラカーで代役を務めてきた笹原の場合、完全に入れ替わるかたちになるだけに、あえて言うならば明暗が際立つ。しかも笹原は代役を務めた２レースで５位と３位に連続入賞し、ポイントランキングでは４番手につけるという好成績を残していたのだ。

牧野の復帰によりシートを失うことになった笹原は、第３戦をどう眺めていたのだろうか。予選終了時点で笹原に電話で心境を聞いてみた。「都合で映像は追えなかったが、ライブタイミングは見ていた」と笹原は言う。

「もともとそういう約束だったし、いつかこういうことになるという覚悟はありました。でも、正直な気持ちを言えば残念です」

しかし、笹原が口にするのは恨み言ではない。牧野がサーキットに帰ってくると聞いたときの気持ちを聞くとこう答えた。

「同じ世代の選手として、病気でレースに出られないということのつらさはよく分かるし、牧野選手の姿がサーキットにないことが寂しくもありました。身体を治して必ず戻ってきてほしいと思っていたので、回復したという話を聞いたときには本心から『良かった！　いいニュースだ！』と思いました。でも反面、代役としての仕事はこれで終わってしまうということについては残念にも感じました」

代役として働いた２レースのあいだ、所属したDOCOMO TEAM DANDELION RACINGとはどんな関係でいたのだろうか。

「当然ながら、チームとして今シーズンきちんと成績を残さなければならない状況にあったので責任を感じましたが、チームは『しっかり走れ』と言ってくれて充分なサポートをしてくれました。ただ、一年通じて走れるわけではないということも分かっていたので、限られた時間でチームのために戦うのはとても難しかったです。もちろん、もっと続けて戦いたかったという気持ちもある一方で、この機会をもらえたことについてはチームに心から感謝しています。この２レース、ひとりのレーシングドライバーとしてとても手応えを感じました。それも、みんなのおかげだと思っています」

１シーズン見とおせない状況でスポット参戦しながら、チームのためにデータを蓄積し、戦績を残さなければならないという難しい立場で戦った笹原の言葉は何とも健気だ。だがその気持ちは途切れた。もちろん牧野にもチームにも、笹原に対する悪意は一片もない。そこにあるのはプロフェッショナルとして持つべき、残酷なまでの冷徹さだけ。考えてみればすさまじい話だ。

「代役は終えましたが、やっぱりフォーミュラで戦いたいという気持ちはあります」と笹原は言う。２戦連続で入賞し、表彰台にまで上がっていながらシートを失ってしまう現状についての心境を聞いた。

「いまのぼくがなぜ第３戦でSFを戦えないのかについてはいろいろな都合があって決まっていることだし、自分ではコントロールできないことなので仕方がないと思っています。もちろん、乗れない状態で第３戦を眺めれば複雑な思いはするし、悔しい気持ちも湧いてきます。でも、この先のことはぼくが決められる話ではないし、待つしかないんです。今年戦った２レースで得た経験を糧に、強くて速い右京として声がかかるのを待つだけです」

笹原の状況を受けて、ネットではなんとか空いたシートに笹原を乗せられないものなのかというファンの声が高まった。そういうファンの声は笹原も知っている。だが笹原はあくまでも冷静だ。

「強引に出るだけでは意味がないんです。出るからにはすべてが噛み合う状態でないとダメ。もしSFをやるなら、それをきちんとそろえた状態で戦いたいんです」

笹原はこう結んだ。電話越しに少々切なくなったけれども、プロフェッショナルである笹原には余計なお世話だっただろう。彼がSFに乗って再び輝く日を楽しみに待つことにして電話を切ったものだった。



Photo：田村 翔（Sho Tamura）

auto sport No.1554 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

5/17 [mon]

WEC 6月13日に決勝が行なわれる第2戦ポルティマオ8時間の暫定エントリーリストが公開。このレースでデビューするハイパーカークラスのスクーデリア・キャメロン・グリッケンハウスSGC 007の1台エントリーを含む、4クラス合計33台がリストに名を連ねる

WRC 勝田貴元が自身のTwitterを更新し、レッドブル・アスリート契約を交わしたことを明らかに

5/18 [tue]

F1 2010年にルイス・ハミルトンが第7戦トルコGPで優勝したマシン『マクラーレンMP4-25A』が、7月16～18日の第10戦イギリスGP開催期間中に行なわれるオークションに出品されることが明らかに

IMSA シャシーコンストラクターのマルチマチック社、ポルシェならびにアウディと提携しLMDhマシンのシャシー開発を行なっていると認める

WTCR シリーズが2021年シーズンのエントリーリストを発表。22名のドライバーと参戦する各車両のバランス・オブ・パフォーマンス（BoP）が明らかに。一方で、参戦するエントラントからは今季デビューを飾るヒュンダイ・エラントラN TCRのBoP処置が軽すぎると懸念の声も

5/19 [wed]

F1 マクラーレンがランド・ノリスとの契約を複数年延長したと発表

5/20 [thu]

NLS アウディ、6月5～6日に決勝が行なわれるニュルブルクリンク24時間へ向けR8 LMSを投入するフェニックス・レーシング、カーコレクション・モータースポーツ、ランド・モータースポーツの計3チーム12名のドライバーラインアップを発表。2020年トタル・スパ24時間レースで2位表彰台を獲得したパトリック・ニーダーハウザーがカーコレクション・モータースポーツに加入したことなどが明らかに

S-TAI 先端IT技術によるデータ活用の取り組みとしてレースアナリティクスの実証実験を行なうITコンサルティング企業のグランバレイが、GRANVALLEY RacingとしてトヨタGRヤリスを投入し第4戦富士24時間のST-2クラスに参戦すると発表。ジェントルマンドライバーの大谷泰宏、川村克透、林健一、山崎元彰がステアリングを握ることなどが明らかに

OTHER コンチネンタルタイヤ、2016年のF1ワールドチャンピオンであるニコ・ロズベルグが新たなブランドアンバサダーに就任したと発表

5/21 [Fri]

F2 第2戦モナコ 決勝 レース1 ユニ・ヴィルトゥオーシの周冠宇が優勝。2位に同じくユニ・ヴィルトゥオーシのフェリペ・ドルゴビッチ、3位にDAMSのロイ・ニッサニー

GT TAKUMIモーターオイルブランドを展開するATKジャパン、GT300クラスに参戦するAudi Team Hitotsuyamaに潤滑系オイルを全面供給すると発表

WRC WRC2クラスに参戦しているオーレ・クリスチャン・ベイビー（ヒュンダイi20 R5）が新型コロナウイルスに感染し、第4戦ポルトガル開催直前に急きょエントリーを取りやめたことが明らかに

WRC 第4戦ポルトガル デイ1 SS1～8が行なわれオィット・タナック（ヒュンダイi20クーペWRC）が総合トップ。2番手にエルフィン・エバンス（トヨタ・ヤリスWRC）、3番手にダニ・ソルド（ヒュンダイi20クーペWRC）

『オートスポーツ』No.1553 発売

5/22 [sat]

F1 第5戦モナコGP 予選 フェラーリのシャルル・ルクレールがポールポジションを獲得。2番手にレッドブルのマックス・フェルスタッペン、3番手にメルセデスのバルテリ・ボッタス

F2 第2戦モナコ 決勝 レース2 ハイテックGPのリアム・ローソンがトップでチェッカーを受けるも車両規定違反により失格。これにともないカーリンのダニエル・ティクトゥムが繰り上がりで優勝。プレマのオスカー・ピアストリが2位、3位にハイテックGPのユーリ・ビップス

F2 第2戦モナコ 決勝 レース3 ARTのテオ・プルシェールが優勝。2位にピアストリ、3位にドルゴビッチ

INDY 第6戦インディ500 予選1日目 チップ・ガナッシのスコット・ディクソンがこの日の総合トップタイムをマーク。2番手にアンドレッティ・オートスポートのコルトン・ハータ、3番手にチップ・ガナッシのトニー・カナーン

S-TAI 第4戦富士24時間 スタート

WRC 第4戦ポルトガル デイ2 SS9～15が行なわれ、エバンスが総合首位へ浮上。2番手にソルド、3番手にセバスティアン・オジエ（トヨタ・ヤリスWRC）

5/23 [sun]

F1 第5戦モナコGP 決勝 フェルスタッペンが優勝。2位にフェラーリのカルロス・サインツ、3位にノリス go to p.3

INDY 第6戦インディ500 予選2日目ディクソンがポールポジションを獲得。2番手ハータ、3番手にエド・カーペンター・レーシングのリナス・ヴィーケイ

S-TAI 第3戦富士24時間 決勝 ST-Xクラスの81号車DAISHIN GT3 GT-R（大八木信行／青木孝行／藤波清斗／坂口夏月）が総合優勝。ST-ZクラスはENDLESS AMG GT4（内田優大／山内英輝／菅波冬悟／小河諒）が、ST-TCRクラスは97号車 Racer Hondaカーズ桶川 CIVIC（遠藤光博／中野信治／小出峻／澤龍之介／原田健太）が、ST-Qクラスは28号車ORC ROOKIE Racing GR SUPRAが、ST-1クラスはシンティアム アップル KTM（飯田太陽／加藤寛規／小林崇志／吉本大樹／高橋一穂）が、ST-2クラスは7号車新菱オート☆VARIS☆DXL☆EVO10（藤井芳樹／成澤正人／安斎景介／今井慎吾／渋谷彰良／奥村博文）が、ST-3クラスは62号車HELM MOTORSPORTS LEXUS RC 350（平木湧也／平木玲次／高橋知己／松澤亮佑）が、ST-4クラスは887号車林テレンプ SHADERACING 86（国本雄資／石川京侍／清水英志郎／新田守男）が、ST-5クラスは456号車 odula Star5 Roadster（橋本陸／貫戸幸星／大崎達也／小原康二／勝木崇文／加賀美綾佑）それぞれ優勝 go to p.26

WRC 第4戦ポルトガル デイ3 SS16～20が行なわれ、エバンスが優勝。2位にソルド、3位にオジエ go to p.40

5/24 [mon]

F1 元FIA会長のマックス・モズレー氏ががんのため逝去していたことが明らかに。享年81

OTHER 6月27日に開催されるパイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムのタイムアタック1部門にエントリーするチャンピオン・レーシングが参戦体制を発表。ポルシェ911 GT2 RSクラブスポーツをベースとしたニューマシンを投入し、ロマン・デュマがステアリングを握ることなどが明らかに

5/25 [tue]

IMSA 6月12日に決勝が行なわれるウェザーテック・スポーツカー選手権の第4戦デトロイト1時間40分へ向け、主催者が一般客にパドックエリアの開放を許可すると発表

NLS ADACがニュルブルクリンク24時間へ向け当初の無観客で開催する方針を転換。グランプリコースに最大1万人を動員有観客で開催すると発表

OTHER FIAのスポーツ担当副会長を務めるグラハム・ストーカー、現在FIA会長を務めるジャン・トッドの後任として今年12月に行なわれる見とおしの会長選挙に出馬する意向を明らかに

5/26 [wed]

F1 ピレリが2022年に導入を予定している18インチのウエットタイヤテストを5月25～26日のあいだポールリカールにて実施。フェラーリが担当し、ルクレールとサインツが2日間の合計で308周を走破

F1 フォーミュラ・ワン・マネジメント（FOM）モータースポーツ担当マネージングディレクターを務めるロス・ブラウン、モナコ市街地コースのオーバーテイクを増やすためにコースの再設計を検討していることを明らかに

F1 FOMのレースディレクターを務めるマイケル・マシ、予選で赤旗の原因を作ったドライバーの最速ラップを抹消するという規則の導入について、今後検討していることを明らかに

NLS ポルシェの有力プライベートチームであるマンタイ・レーシングが創業25周年を迎え、チームのブランドロゴを一新したと発表

OTHER ランボルギーニ、2022年以降のスーパートロフェオ・グローバル選手権でデビューするウラカン・スーパートロフェオEvo2をお披露目

5/27 [thu]

F1 ロマン・グロージャンが6月29日にポールリカールで実施するプライベートテストへ向け、自身がドライブする2019年型メルセデスW10のシート合わせを実施

5/28 [fri]

F1 FOMの会長を務めるステファノ・ドメニカリがボーナスポイントシステムについて言及し、予選ポールポジション、優勝、ファステストラップ、全周回トップを達成したドライバーに3点のボーナスポイントを付与する案を検討していることを明らかに

F1 F2に参戦するアルピーヌ育成の周とピアストリが、5月25～26日の2日間、シルバーストンで18年型ルノーR.S.18をドライブ。ふたり合計で192周を走破

INDY 第6戦インディ500 ファイナルプラクティス ディクソンがトップタイムをマーク。2番手にチーム・ペンスキーのシモン・パジェノー、3番手に同じくチーム・ペンスキーのジョセフ・ニューガーデン

5/29 [sat]

GTWC 第4戦ポールリカール1000km GPXの22号車ポルシェ911 GT3-R（マット・キャンベル／アール・バンバー／マシュー・ジャミネ）が総合優勝

5/30 [sun]

INDY 第6戦インディ500 決勝がメイヤー・シャンク・レーシングのエリオ・カストロネベスが優勝。2位にチップ・ガナッシのアレックス・パロウ、3位にパジェノー go to p.20

6/4 [fri]

F2 第3戦アゼルバイジャン

WRC 第5戦イタリア

『オートスポーツ』No.1554 発売 この号です

6/5 [sat]

F2 第3戦アゼルバイジャン

IMSA 第4戦デトロイト1時間40分

WTCR 開幕戦ドイツ

WRC 第5戦イタリア

6/6 [sun]

F1 第6戦アゼルバイジャンGP

F2 第3戦アゼルバイジャン

WRC 第5戦イタリア

6/12 [sat]

INDY 第7戦デトロイト

6/13 [sun]

INDY 第8戦デトロイト

WEC 第2戦ポルティマオ8時間

6/18 [fri]

『オートスポーツ』No.1555 発売

※このページの情報は5月31日(月)時点のものです

auto sport CONTENTS

auto sport 2021年6月18日号（隔週金曜日発売）
2021年6月4日発売　第58巻第11号　通巻1554号

No.1554 6/18号

発行人：星野邦久　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	廣本　泉	Izumi Hiromoto
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
	柴崎拓見	Takumi Shibasaki
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	三橋仁明	Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY

FROM PIT CREW

●アメリカでは、カストロネベスが４度目のインディ500制覇を成し遂げた。F1では、ホンダが彼らにとっての“最後のモナコ”で勝ち、ついに選手権トップへと躍り出た。この２週間、世界では後年まで語り継がれる出来事が立て続けに起きているが、日本国内も負けてはいない。水素エンジンを搭載するカローラが富士24時間を走り切ったことは、レース界だけにとどまらず、社外全体に大きなインパクトを与えてくれた。EV、燃料電池、水素、eFuelなど脱炭素社会の実現に向けてさまざまな選択肢が考えられるなか、そのひとつである水素で、大胆にも24時間レースを走るという取り組みは、間違いなく歴史的な意義がある。世界全体がカーボンニュートラルという課題を突きつけられているいま、“実験室”としての“モータースポーツの価値”が再認識されているように感じている。冒頭のインディやF1にファンが熱狂する姿と合わせて眺めると「ドライバー／チームのスキル」「時代に求められる技術の研究開発」「ファンを魅了するエンターテイメント性」という３本柱が、モータースポーツにとって普遍のテーマなのだと、あらためて思い知った。（田中）

●富士に水素エンジン車を見に行ってきました。普通に走ってチェッカーを受けていました。これはすごいことです。初めての24時間でチェッカーを受けるというのは、普通のクルマでもなかなかできないことなのに、搭載されていたのは水素エンジン。凄まじい完成度じゃないですか。たしかに給水素の回数は多かったですし、航続距離も短いです。しかし一発目でこの出来……ハイブリッド車の進化ぶりを考えると、水素エンジン車にも期待しちゃいますよね。極めて月並みな感想ですが、楽しみにしています。（きゃりー）

●元FIAの会長を務めたマックス・モズレーが亡くなり「あぁ、やっぱり時代は流れていってしまうものだなぁ……」としみじみしているときのことでした。ふと、モズレーの経歴を調べると、バーニー・エクレストンと同様にレーシングドライバーとしても活動していた時期があったと知って衝撃を受けました。しかも、ウイリアムズから欧州F2選手権にスポット参戦していたと知ってさらにびっくり。一瞬にして、温故知新の醍醐味を味わったのでした。（マル）

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

SPECIAL FEATURE

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR

祝SUPER GT開幕！
こちらのレースも、もう始まっています。



※2021レースクイーンデビュー編表紙イメージ

ギャルズ・パラダイス 2021レースクイーンデビュー編

定価：1760円（税込）

好評発売中！

特別付録

2021 日本レースクイーン大賞 ★★★ 新人部門 ★★★ 投票専用ハガキ

ギャルパラ特製 コスチューム＆水着グラビアイメージDVD（トールケース入り）

お求め方法
お買い求めは、お近くの書店または右記まで

●パソコンから
http://www.sun-a.com

●お電話で
03-5357-8802
受注センター（平日10：00〜17：30）

●ケータイから

送料無料

●クレジットカード払いの手数料無料
●代金引換払いの手数料：300円

株式会社三栄　販売部　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア7F　TEL. 03-6897-4611（平日10：00〜17：30）

SAN-EI CORPORATION

kmの第一歩

SUPER TAIKYU 2021 Round 3 **FUJI 24 HOURS**



富士24時間で水素エンジン車がチェッカー受ける

技術解説

ORC ROOKIE COROLLA H2 CONCEPT

脱炭素社会に示された “新たな選択肢”のいまと未来

**世界屈指の自動車メーカーであるトヨタが
水素エンジンを載せたカローラ・スポーツを
2021年5月に開催された富士24時間に投入
細かいトラブルを抱えながらも
致命的な問題は発生せず
この水素エンジン車は世界で初めて
24時間レースを走りきった
総走行距離は1633.554km
“内燃機関”は新たな一歩を踏み出した**

Photo：三橋仁明（Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY）

1633.554



エンジン&車体編

ガソリン車を喰う!

24時間で見えた“内燃機関+水素”の現在地と変わらぬ目標

水素エンジン車が世界で初めて24時間を走りきったが
そもそも燃料としての水素や水素エンジンとは
どういった特性を持っているものなのか?
カローラH2を生んだ技術者に話を聞いた

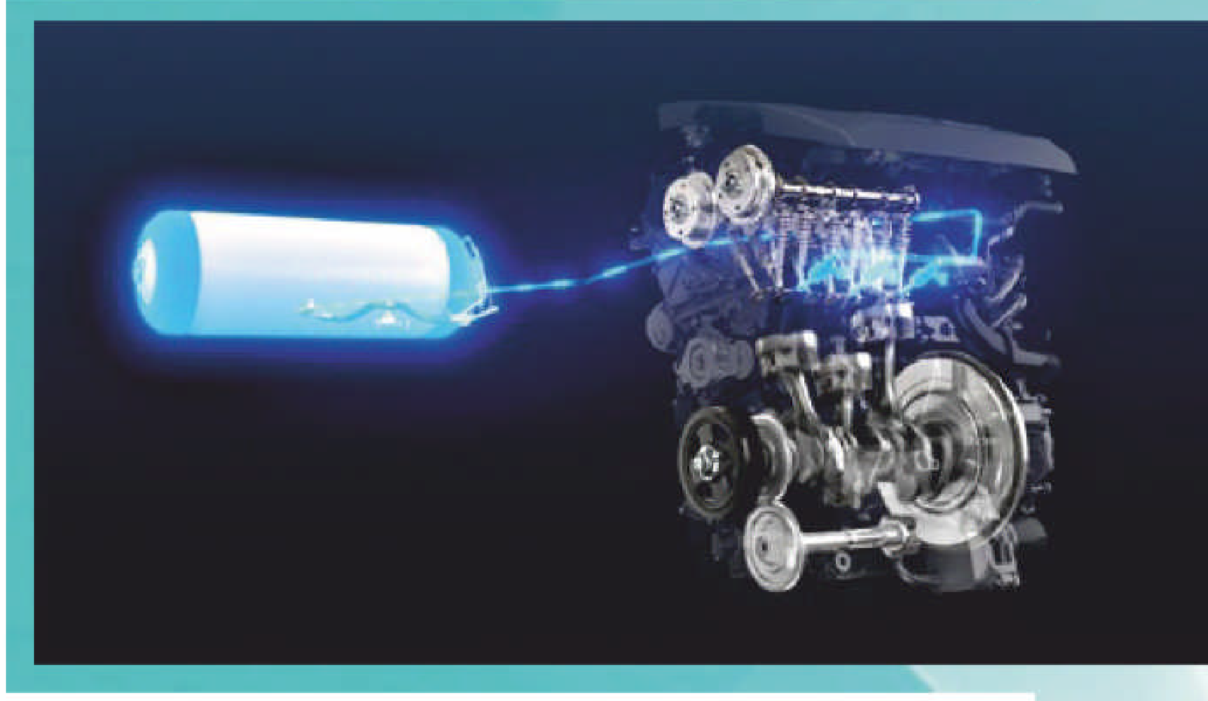
Text : 世良耕太（Kota Sera）
Photo : 三橋仁明 （Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY）
TOYOTA

スーパー耐久シリーズに参戦するROOKIE Racingは5月22日〜23日に決勝レースが行なわれた今季第3戦の富士24時間に、水素エンジンを搭載したカローラ・スポーツを投入した。水素エンジンの開発はトヨタ自動車の豊田章男社長肝いりプロジェクトであり、自身がオーナーを務めるチームでMORIZOとして、井口卓人、佐々木雅弘、松井孝允、石浦宏明、小林可夢偉とともに交代でステアリングを握った。

2020年10月26日、菅義偉内閣総理大臣は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」と宣言した。自動車業界としてその切り札とされているのは、走行中に温室効果ガスのひとつである二酸化炭素（CO_2）を排出しない電気自動車（EV）だ。全体主義的なこの流れに豊田社長は、日本自動車工業会会長の立場も合わせて異を唱えている。「カーボンニュートラルへの道はひとつではない」と。

選択肢のひとつとして、水素が有望なのではないか。トヨタ自動車としてそう提案するだけでなく、ROOKIE Racingの力を借りてレースの現場で実証実験しようというのが今回のプロジェクトの主旨である。

TOYOTA



“水素化”で+200kg

車両は第2戦まで参戦していたGRヤリスではなく、カローラ・スポーツを選択した。水素エンジンをレースで鍛えるプロジェクトは、豊田社長が自らステアリングを握ることから世界的に注目を集めることが予想された（実際、そうなった）。情報が世界に発信されることを踏まえ、トヨタを代表する歴史あるモデルの「カローラ」を選択したのが表向きの理由。技術的には、水素タンクの搭載容積を稼ぐためである。市販車のスペックを比較すると、GRヤリスの全長は3995㎜、カローラ・スポーツの全長は4375㎜だ。

そのカローラ・スポーツに、GRヤリスのパワーパッケージを移植したのが富士24時間を走った「水素カローラ」の正体だ。エンジンは競技ユースを念頭に専用開発したG16E-GTS型、1.6ℓ3気筒直噴ターボエンジンを搭載。ベースの状態での最高出力は200kW（272ps）だ。これに「GR-FOUR」と呼ばれる電子制御4WDシステムを組み合わせている。リヤデフ前に搭載するカップリングユニット内に、トルク伝達を行なうメインクラッチ部と、メインクラッチに押し付け力を発生させる電磁クラッチ部を収めている。

「リヤまわりはGRヤリスとほぼ一緒と思っていただいていいです」と説明するのは、車両開発を担当するGRプロジェクト推進部の坂本尚之氏だ。車両サイズの分類上、ヤリスはBセグメントに属し、カローラ・スポーツはひとつ上のCセグメントに属する。ところが、GRヤリスのシャシーは大まかに表現すれば、Bセグメントのヤリス

ORC ROOKIE Corolla H2 concept 車両概要

●エンジン	
型式	G16E-GTS
総排気量	1,618cc
種類	直列3気筒インタークーラーターボ
使用燃料	圧縮水素
内径×工程	87.5×89.7
●水素タンク	
本数	4本
タンク内総容積	180ℓ
公称使用圧力	70MPa
●足まわりおよび駆動系	
サスペンション	フロント:ストラット式コイルスプリング リヤ:ダブルウィッシュボーン式コイルスプリング
タイヤサイズ	260/660R 18
トランスミッション	6速マニュアル
LSD(フロント/リヤ)	機械式LSD
駆動方式	4輪駆動方式

上記がトヨタから公表されたCorolla H2 conceptの主要スペック。エンジンはGRヤリスに搭載されているG16E-GTSがベースとのことだが、インジェクターとスパークプラグ、燃料デリバリーに手が入っているくらいだという。逆に言えば、現代のエンジンをベースとする場合はその程度のモデファイで水素への切り替えに対応できるということだ。駆動系はエンジンと同じく、GRヤリスで使用されるシステムを採用している。



Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY



Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY

● Hydrogen Tanks

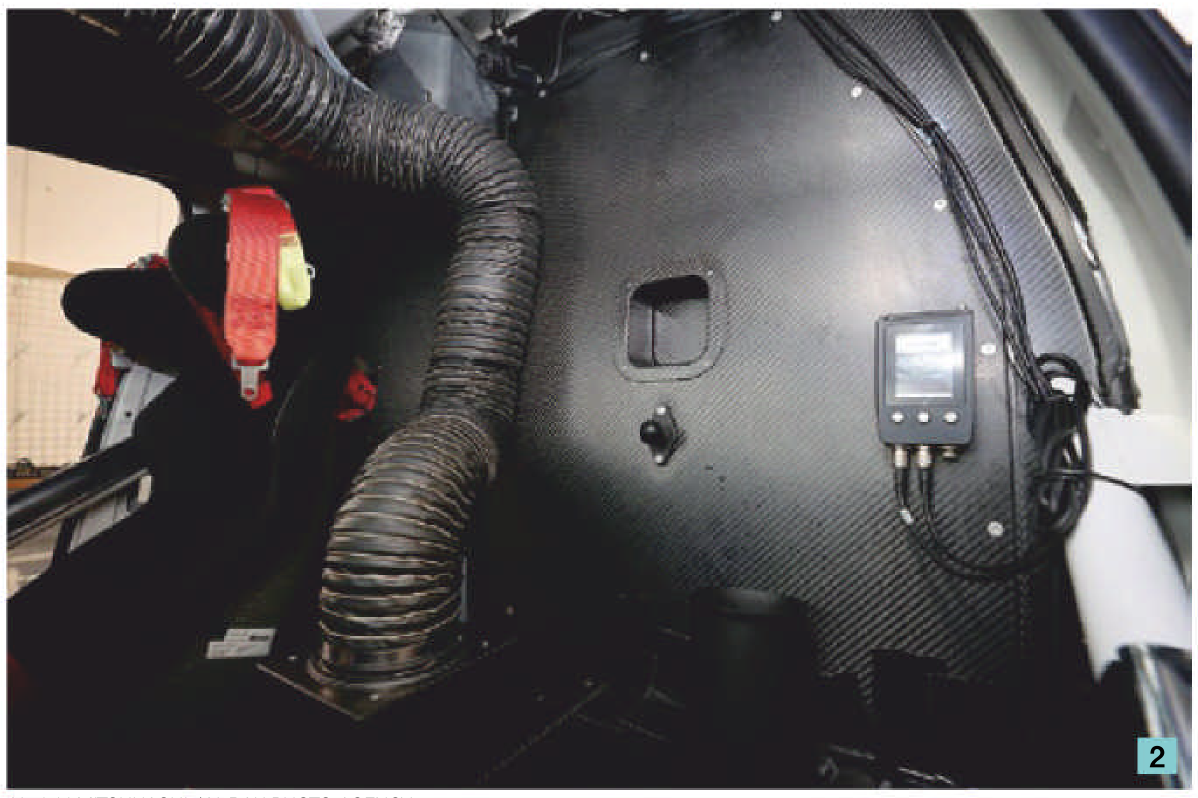


Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY

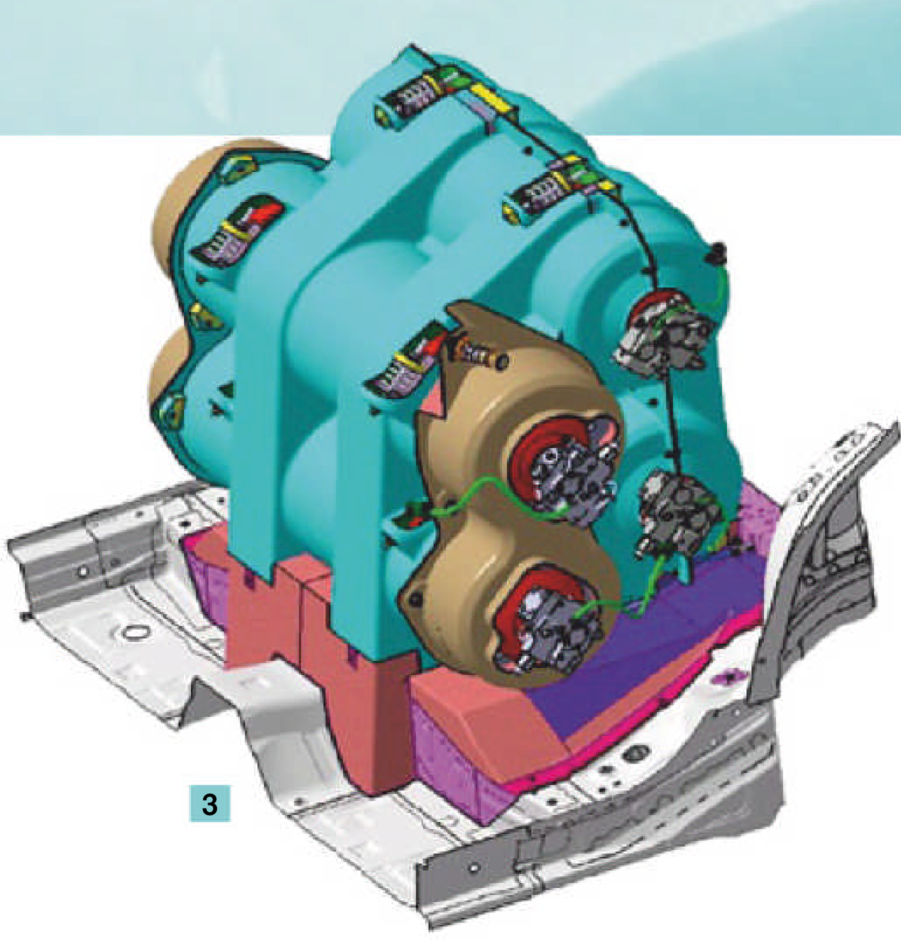
のフロントに、Ｃセグメントのカローラのリヤを合体させた格好となっている。通常のヤリスのリヤサスペンションはこのクラスでは一般的なトーションビーム式なのに対し、ＧＲヤリスはカローラ・スポーツと同じダブルウィッシュボーン式なのはこのためだ。だから、ドライブトレーンも含めて「リヤまわりはＧＲヤリスとほぼ一緒」なのである。

水素カローラは高圧水素タンクや計測機器などを搭載したことにより、ＧＲヤリスに対して２００kg重たくなったという。その重量増に見合ったコイルスプリングとダンパーを採用（つまり、ＧＲヤリスとは諸元が異なる）。また、重量増によってブレーキの負荷が高くなるので、容量の見直しを行なったという。

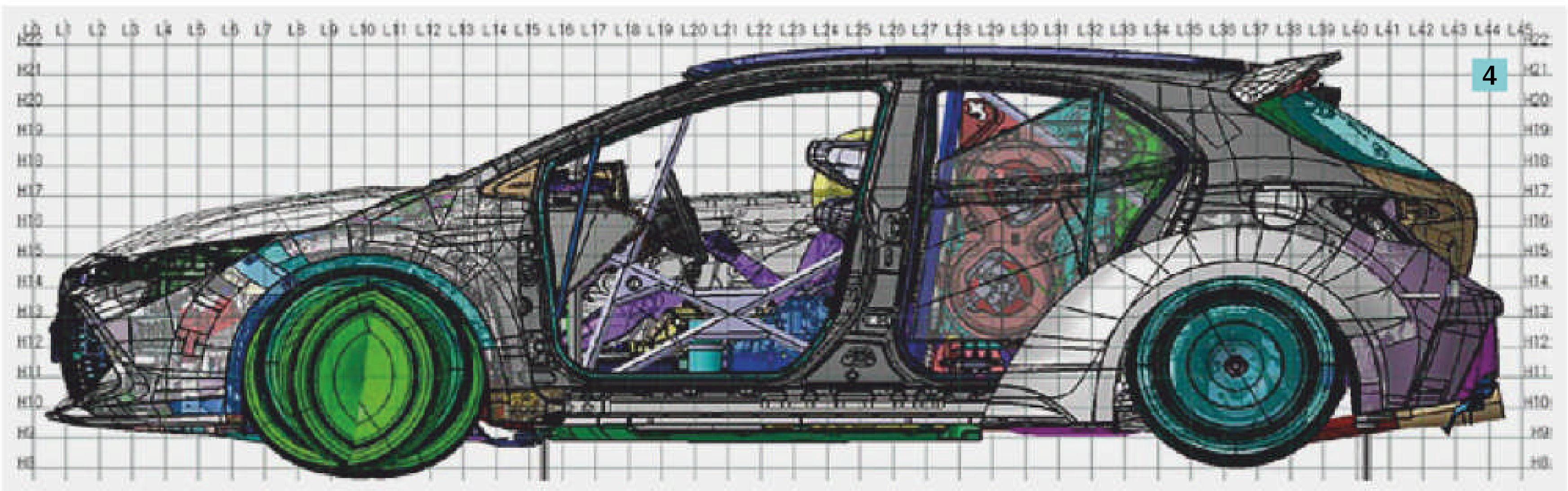
エンジンは前述したように、ＧＲヤリスと同じだ。ただし、ガソリンの代わりに水素を燃焼させる。エンジンに水素を供給するために、水素カローラはガソリンタンクの代わりに水素タンクを搭載している。トヨタは２０１４年に燃料電池車のＭＩＲＡＩ（ミライ）を発売。２０２０年に2代目に移行した。水素カローラは現行ＭＩＲＡＩの水素タンクを４本、後席スペースに搭載している。ＭＩＲＡＩは大（64ℓ）、中（52ℓ）、小（25ℓ）３タイプ３本の水素タンクを搭載しており、総容積は１４１ℓだ。水素カローラは中サイズを2本、搭載スペースの関係から中サイズをベースに短くしたタンクを2本の計４本を搭載している。総容積は



Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY



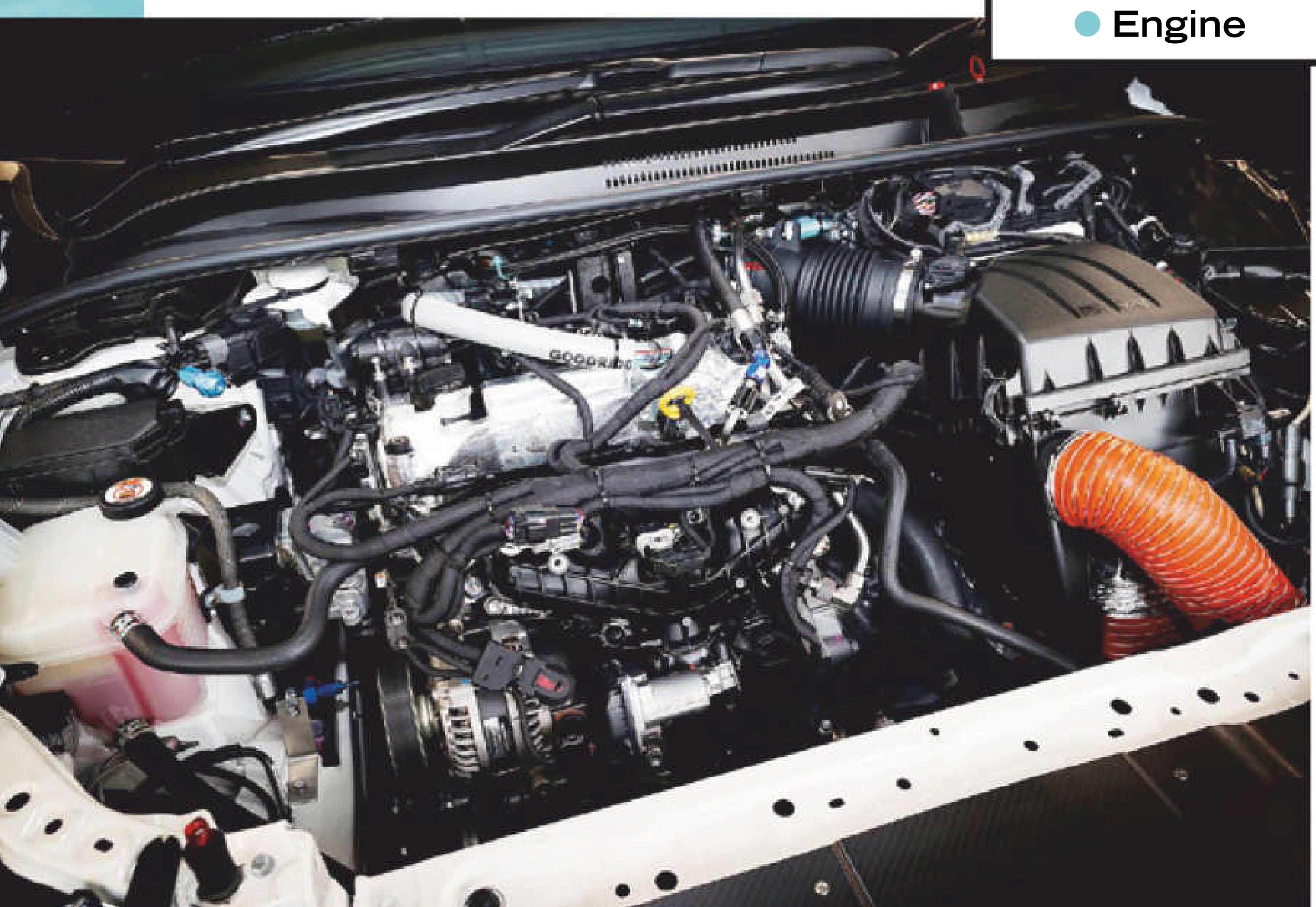




1 Corolla H2 conceptは後席の部分、つまり室内に水素燃料タンクを４本搭載。2 安全性を確保するために、前席＝コックピットとはカーボンの壁で隔てられている。左リヤのドアを開放している 1 では水素タンクが４本搭載されているのが確認できるが、通常はこの部分もカバーされている。3 と 4 はトヨタが車両を発表した際に公開したもの。車両前方側の２本がMIRAIの中サイズタンク、後方側の２本がそれを短縮したものであることがうかがえる。

水素と空気を混ぜた混合気にプラグで点火　燃料が水素でも基本はガソリンと同じ

Engine



Corolla H2 conceptにはGRヤリスRZと同じ、1.6ℓ直列３気筒ターボのG16E-GTSが搭載される。このエンジンのカタログスペックは最高出力272ps（200kW）、最大トルク370Nm（37.7kgf·m）となっている。Corolla H2 conceptに搭載されたエンジンは、初の実戦であることなどを踏まえ、決勝レース中のレブリミットは6500rpmに制限。さらに出力も控えめにしていたというが、今後は最高回転数、パワーともに引き上げていく方針であるようだ。

Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY

180ℓだ。

水素はタンクに気体の状態で貯蔵する。気体のままでたくさん搭載するため、70ＭＰａ（約６９０気圧）の高圧で圧縮し、タンクに収める。この圧力での有効搭載量は容量１４１ℓのＭＩＲＡＩで約５・６kgなので、タンク容量が１８０ℓの水素カローラは計算上約７・１kgの水素を搭載できることになる。たった７・１kgだ。ガソリンなら10ℓ弱に相当する。

燃料電池車のＭＩＲＡＩは高圧水素タンクに貯蔵した水素（H_2）と大気中の酸素（O_2）を燃料電池（ＦＣスタック）で化学反応させて発電し、モーターを駆動して走る。排出するのは化学反応によって生成された水（H_2O）だ。ＦＣスタックの最高出力は１２８kW（１７４ps）である。

水素カローラはガソリンエンジンと同様に、水素と空気を混ぜた混合気に点火プラグで点火し、燃焼させて走る。ガソリン直噴エンジンの場合は高圧燃料ポンプで圧力を高め、インジェクターに送るが、水素カローラはもともと70ＭＰａの高圧で燃料を貯蔵しているので、圧力を高める必要はなく、むしろ減圧してインジェクターに送っている。インジェクター（デンソー製）は、ガソリン直噴エンジンをベースに改良を加えている。

化石燃料のガソリンが燃焼した際はCO_2や一酸化炭素（ＣＯ）、炭化水素（ＨＣ）、窒素酸化物（ＮＯx）、粒子状物質（ＰＭ）などが排出される。水素エンジンの場合は、エンジンオイ

ルの燃焼分を除き、走行時にCO_2は排出されず、基本的には水蒸気しか排出しない（理論空燃比を外れた領域ではNOxの浄化が課題になる）。再生可能エネルギーで水素を製造した場合は、水素を製造した段階でも、水素を利用した段階でも温室効果ガスの主成分であるCO_2は排出せず、カーボンニュートラルの実現に貢献する。燃料電池車に水素を使うのもカーボンニュートラルに向けた選択肢のひとつだが、それだけではないことを確かめ、選択肢を増やすのが、水素エンジンに挑戦



Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY

● Cockpit

当然ながら、Corolla H2 conceptの室内もレース仕様になっている。ステアリング裏側のレバーは市販車のままだが、ステアリングやダッシュボードも競技用のものに変更。コックピットのセンター部分には各種スイッチを配置したコントロールパネルを装備している。なお、このクルマの駆動系はGRヤリスのものを受け継いでいるため、6速シフトはシーケンシャルではなくHパターンとなっている。

● Center Cluster



Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY

ORC ROOKIE COROLLA H2 CONCEPT

する理由。レースで鍛えるのは、開発のスピードを高めるためである。

今後はリーン燃焼に挑戦か

24時間レースを経験して「基準ができた」と語るのは、パワートレーンの性能開発を担当する山崎大地氏だ。エンジンの専門家でさえ、水素エンジンがどういう振る舞いをするのか、ガソリンエンジンのようには把握できていないのが実状だという。ただ、火がつきやすく、速く燃え広がることは分かっている。

「着火エネルギーはガソリンに比べると小さいです。言い方を変えると、水素はガソリンよりも火がつきやすく、数字にすると13倍程度です」

水素がリーン燃焼に向いていると言われるのは、このためだ。エンジンの熱効率を高める（と燃費は向上するし、パワーも出る）方法は圧縮比を高めることと、燃焼をリーンにしていくことのふたつに極論できる。燃焼をリーンにするとは、燃料に対する空気の比率を高めていることを意味する。リーンにすると混合気は薄くなるので、火がつきにくくなる。これが、リーン燃焼に取り組む際のハードルとなって立ちはだかる。

ところが水素はガソリンの13倍も燃えやすいため、ガソリンエンジンよりもはるかにリーンにできるポテンシャルを持っている。燃焼スピードがガソリンの5〜7倍速いのも特徴で、燃焼エネルギーが圧力に変換される効率が高くなるため、熱効率は向上する方向

だ。富士24時間はしっかり走って「基準」を持ち帰るのが最大の目的だったためリーン燃焼には踏み込まず、燃料と空気が過不足なく燃焼する理論空燃比を基本に走らせた。開発陣はベースエンジン並みのパワーを引き出すことを当面の目標にしているが、富士24時間の段階では到達していない。今後、パワー向上を狙った開発を進めていく際は当然、リーン燃焼が視野に入っていくことになる。

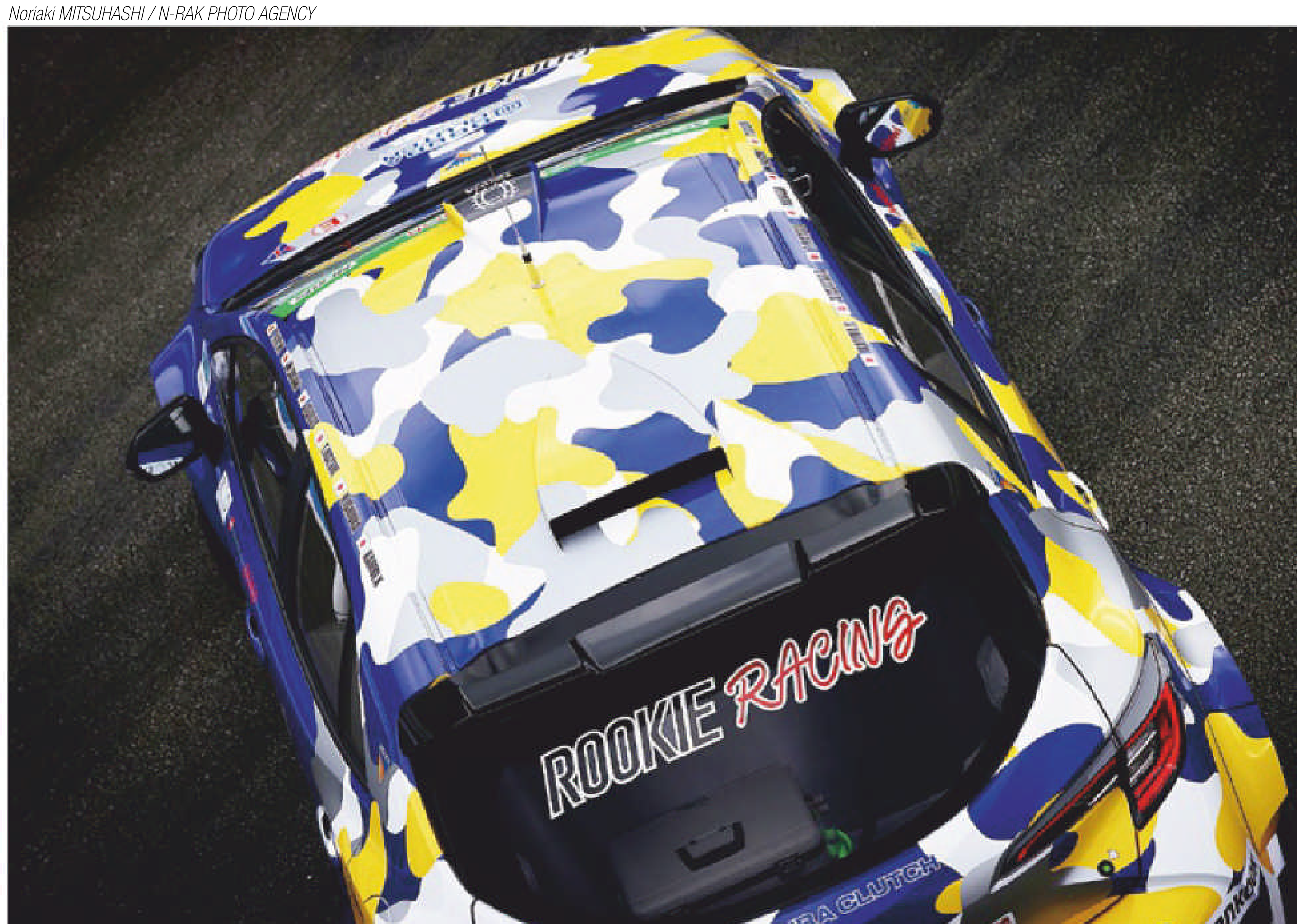
目下の最大の課題は、プレイグニッションだ。富士24時間では「プレイグ」の発生に神経を尖らせながら走らせていた。火がつきやすい性質の裏返しで、点火プラグで着火する前の段階で、勝手に火がついてしまうのだ。

「プレイグニッションはいろいろな状況で発生するのですが、一番困るのは、燃料を噴いた瞬間についてしまうことです。一度プレイグが起きると熱くなるので、連続してプレイグが起きる『暴走』につながる。そうなるとエンジンが壊れてしまうので、気をつけてコントロールしています」

車両からピット側に通信でデータを送るテレメトリーは規則で禁止されているが、スーパー耐久機構（STO）の許可を得て、安全管理上必要なデータに限りテレメトリーシステムを使用。燃焼圧を直接測れる筒内圧センサーを設置し、プレイグニッションを検知した場合は「迷いなくピットに入れる」準備をして走行を見守った。水素貯蔵と配管系はMIRAIで実績のある信頼性の高いシステムを使用したが、万が一（山崎氏は「百万が一」と表現）のことを考え、水素漏れの検知に関するデータもテレメトリーで飛ばしていた。水素は急速に消費すると水素が逃げていくときにエネルギーを持っていくので（スプレー缶が冷える原理と同じ）、タンク内の温度がマイナス数十度にまで冷えることがある。法規上はマイナス40℃以下にしてはならないため、ある温度に達したらピットに入れる準備もしていた（ドキドキするような状況ではなかったという）。

年内にガソリンエンジン並みの出力達成を目指す

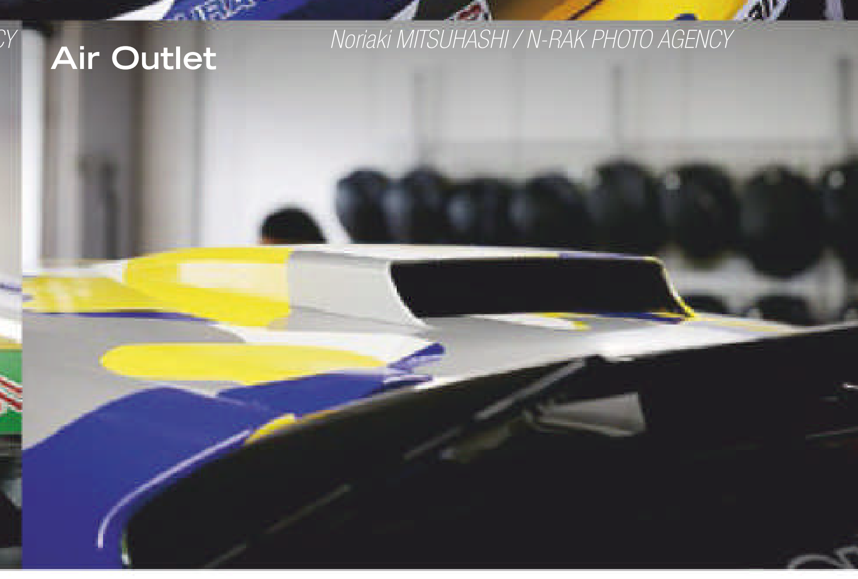
Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY



Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY



Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY



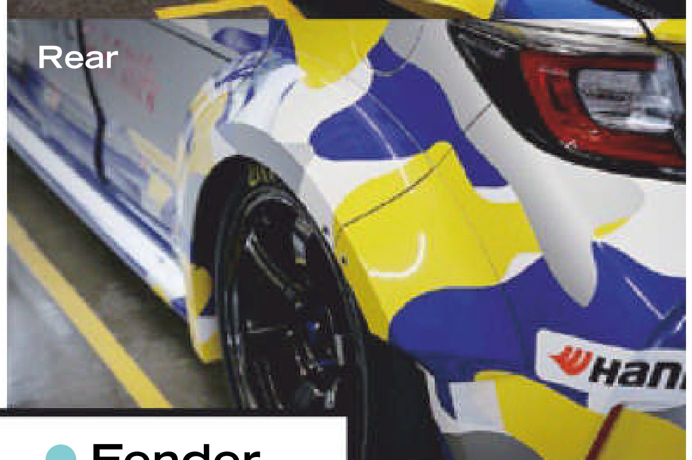
● Roof

室内に水素タンクを装備するため、万が一に備えて車内の換気は徹底することに。ルーフにはエアインレットとエアアウトレットが設けられ、走行中は前方から後方に向かってエアフローが生まれるようになっている。

Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY



Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY



● Fender

外観としては、エアインレット／アウトレットやリヤスポイラーが追加されているだけでなく、オーバーフェンダーを装着しワイド化され、レーシーな印象も受ける。タイヤサイズは前後ともに260/660R18。

Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY



● Muffler

水素燃料電池車とは違い、水素エンジン車は文字どおりエンジンを搭載しているため、排気管も存在している。排気音はガソリンエンジン車とほぼ変わらない印象。音量がやや控えめだったのはターボ車だからか。

水素エンジンは燃焼速度が速く高温になる（のもプレイグを誘引する要因）ため、点火プラグは「冷え型」と呼ばれる熱価が高いタイプを装着した。

「水素エンジンに関しては、まだすべてを手の内化することができていません」と山崎氏は総括する。「いかんせんまだ格闘している最中。今回得られたデータをしっかり分析したうえで、状況を見ながら頑張って開発を進めていきたいと思います」

年内にGRヤリスが搭載するエンジン並みの出力を出すのが、開発者としての心意気だ（約束ではない）。「ガソリンエンジン並みのポテンシャルがあることをみなさんにお知らせして、未来の可能性を感じていただきたい」という思いを込めて、トヨタの技術陣は開発に取り組んでいる。

ORC ROOKIE COROLLA H2 CONCEPT

インフラ編

水素ステーションは富士スピードウェイにどう築かれ、どう働いたのか

〝レーシング給水素〟の全貌

富士スピードウェイに突然、水素ステーションが出現した突貫工事で出来合いのものを持ってきただけかと思いきや水素マシンを支えたインフラもしっかり〝レース仕様〟だった

Text：世良耕太（Kota Sera）
Photo：三橋仁明（Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY）／TOYOTA

設備の都合上、ピットでガソリンは補給できても、水素は充填できない。そのため水素カローラ、すなわちORC ROOKIEカローラH2コンセプトには専用の充填設備を用意する必要があった。ピットビルB棟のもっとも1コーナー寄りがROOKIE Racingのピットだ。ドライバー交代やタイヤ交換などの作業はここで行ない、給油ならぬ〝給水素〟は第4ゲートの外側に設けた水素ステーションで実施した。

燃料電池車（FCV）は2021年1月の時点で4600台が国内で普及している（資源エネルギー庁調べ）。その燃料電池車に水素を充填する水素ステーションは21年2月末時点で137カ所が開所している（25カ所が整備中）。水素ステーションには常設型の「定置式」と、水素タンクを搭載したトレーラーが決まった場所にやってくる「移動式」の2種類がある。137カ所の水素ステーションのうち、26カ所が移動式だ。このうち2基の移動式水素ステーションを、24時間レースの決勝に合わせて搬入した。

ちなみに、21日金曜日のフリー走行は移動ステーション1基のみで給水素に対応。24時間レースに臨むには専用の態勢が必要で、準備はスタート前夜である金曜日の夜に行なわれた。

じつは移動式水素ステーションは、有効水素搭載量が約4・6kgの初代MIRAI3台分の水素しか運べない。ゆえに大量のストックを用意する必要がある。富士24時間の決勝に向けては、福島県浪江町にある「福島水素エネルギー研究フィールド（FH2R）」からトレーラー4台分の水素を運び込んだ。充填圧力45MPaで水素を貯蔵するトレーラー4台分の有効水素量はスペック上1000kgを超えるが、実際に運び込んだのは「三桁kg」とのことだった。水素ステーション側の設備は、大陽日酸（～21日）と岩谷産業（22日～）が協力した。22日の決勝レースに向けた搬入作業が深夜におよんだのは、水素ステーションの営業を終えてから富士に移動したからだ。

FH2Rでは、太陽光発電の電力を用いて、水を電気分解し、水素を製造している。製造段階で二酸化炭素（CO_2）が発生しない、いわゆるグリーン水素だ。



競技時間 24:01'53"029

総走行時間 11:54'

総走行距離 358Laps/1,633.554km

総水素充填時間 04:05'

水素充填回数 35times

平均水素充填時間 7minutes



Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY



Corolla H2 conceptは決勝レース24時間のうち、およそ12時間をコース上で走行していた。その一方、水素充填に費やした時間は４時間と５分。水素充填の回数は35回だったので、一回あたりの水素充填時間は７分となる。レース中に毎回水素ステーションを２基とも使用していたわけではなく、１基のみのときもあったため、タンク内の水素の量などそのときの状況に応じていろいろなパターンを試していたと見られる。

Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY

給水素もタイムと効率を重視

移動式水素ステーションには、水素の圧力を高めるための圧縮機と、圧縮後の水素を一時貯蔵するための蓄圧器、水素を冷却するためのプレクーラーと、水素充填を行なうディスペンサーが搭載されている。水素カローラが積んでいる高圧水素タンクは燃料電池車の（2代目）ＭＩＲＡＩが搭載するのと同仕様で、水素の使用圧力は70ＭＰａだ。大気圧の６９０倍で圧縮し、詰め込んだ状態である。空のタンクに充填しようとすると、温度が上昇して圧力が高まってしまうため、水素がきっちり入らない。そこで、最高充填圧力は法律で87・５ＭＰａまで認められており、この圧力で充填すると冷えた状態で70ＭＰａになるため、きっちり水素が入るというわけだ。正確な数値は未公表だったが、現地では80ＭＰａ超で充填していたようだ。

法律でタンク内の水素温度は85℃を超えてはいけないことになっている。充填時間短縮のためには高い圧力で一気に充填したいが、急激に圧力が高まると温度が上昇するため、マイナス40℃に冷やした状態で充填する。プレクーラーはそのための装置だ。ほかにも、移動式水素ステーションの各種装置を動かすための発電機が運び込まれた。

給水素は2段階で行なった。シミュレーションの結果、1回で充填するよりも、2回に分けて充填したほうが所要時間を短縮できるという結論に達したからだ。充填していくと、ディスペンサー側タンクの圧力が低くなって車両側タンクとの圧力差が小さくなり、効率が落ちる。だから、ある程度のところで1回目の充填を打ち切り、タンク圧力の高い2基目に移動して充填を再開するのだ。1基目で充填している最中に蓄圧することもできるが、それより、移動して2基目で充填を再開したほうが早いのだという。

水素の充填には資格が要る（だから現状、水素のセルフ充填はできない）。トヨタ社内にも資格を持った者はいるが、決勝レースでは岩谷産業の有資格者が給水素を行なった。耐火服と難燃素材のグローブにシューズ、フルフェイスのヘルメットといった装備は、スーパー耐久のルールに則ったものだ。

移動式水素ステーションの大敵は雷と風だ。富士スピードウェイに設けた水素ステーションでは、敷地の一角にアースを設けて万全の態勢を敷いていた。21日に持ち込んだウイングタイプの移動式水素ステーションは風に弱いが、風速15ｍ／ｓまでの風なら対応可能。21日の富士はときおり強風が吹いていたが、給水素に支障はなかった。

水素カローラは水素タンクを搭載する後席と前席のあいだに隔壁を設けているため、前席空間が狭い。気象条件によっては給水素中に室内温が上昇することも考えられたので、スポットクーラーを用意し、ドライバーを冷やした（オレンジの蛇腹状ダクトがそれ）。また、給水素中に万が一タンクまわりで水素漏れがあった場合の対策として、ルーフのダクトから室内の空気を吸引



TOYOTA

スタート前夜に移動式ステーションが2基ピット裏に到着

水素ステーションは大きく分けて２種類存在。ガソリンスタンドのような形態の「定置式」と、トレーラーの「移動式」だ。決勝に向けては、移動式ステーションが２基、金曜日の夜遅くにピット裏に登場した。左が水素を充填するディスペンサー。そのすぐ近くには、ガソリンスタンドと同様に静電気除去シートも装備されている。



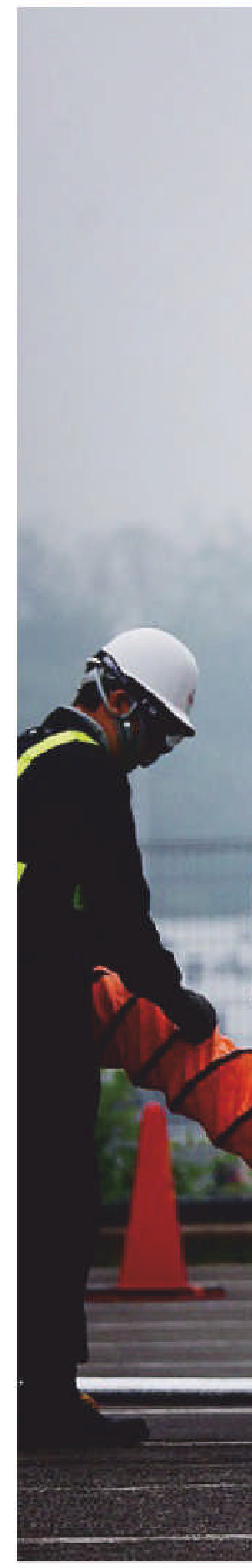
TOYOTA



トレーラー4本分のグリーン水素を投入

富士にはトレーラー４本分のグリーン水素が持ち込まれた。なお、製油所で石油製品を作る過程で発生する余剰の水素など、製造過程でCO_2が出た水素をグレー水素、グレー水素のCO_2を回収したものをブルー水素と呼ぶ。

Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY



１基で充填するよりも２基使ったほうが早く給水素できる

Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY



Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY



した。ダクトが長く延びているのは法規制の関係で、電気設備を近くに置けないからだ。

　給水素を担当したGRプロジェクト推進部の蟹江庸司主査は、設備の準備について次のように語った。

「私はもともと生産技術を担当していたこともあり、水素充填のラインを作るイメージが湧きました。安全に、確実に水素を充填するにはどうすればいいか。絶対に安全にするために、複数の人間にチェックしてもらいながらかたちにしていきました」

　給水素の仕組みとプロセスは富士24時間のみの単発で終わらせるつもりはない。どのような作業手順で進めれば安全に、確実に、そして効率良く短時間で完了させることができるのか。標準化すれば別のサーキットでもスムーズに給水素を実施することができるため、そのあたりも視野に入れた取り組みを行なっていた。



「もしも」のときに備えてルーフのアウトレットから吸引

一般的には燃料としての馴染みが薄い水素。今回のレースでは、給水素作業はROOKIE Racingのクルーではなく、ステーションの設備で協力した大陽日酸と岩谷産業のスタッフが担当した。ちなみに、走行中に若干の水素漏れが起きた場合は、ルーフに設けたインレット／アウトレットにより車内の空気が入れ替わるため、ただちに問題はない。しかし、停車中は空気が入れ替わらないため、給水素中にエアアウトレットから車内の空気を吸引。常にエアフローが生まれるようにしていた。

Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY

総括 思い起こされる2006年の十勝24時間

水素エンジン搭載車の伸びしろと未来を考える

カローラH2の心意気

2006年の十勝24時間にはハイブリッド車を走らせたトヨタ
その後の15年間でハイブリッド車は驚くべき進歩を遂げた
15年後の水素エンジン車はどのような性能になっているだろうか

Text：世良耕太（Kota Sera）
Photo：三橋仁明（Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／TOYOTA

「ギリギリのタイミングだった」と、車両開発を担当した坂本尚之氏はレース後に振り返った。クルマができあがったのは4月24日の朝。シェイクダウンは済ませていたが、当事者の肌感覚としては「レーシングカーとして不完全な状態」で24時間レースに臨まざるを得なかった。とはいえ、言い訳は許されない。カーボンニュートラル（CN）の実現に向けた選択肢のひ



Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY

とつとして水素に注目してもらうのが、水素エンジン車で24時間レースに打って出た狙いだ。不具合を発生して走行不能に陥るような事態を招けば、逆効果になる。だからなんとしても、最後まで走らせる必要があった。

「社長に命を懸けて乗っていただいていたので、緊張感は半端じゃなかったです」と坂本氏は言った。また「水素は爆発するんじゃないかという恐怖が、一般の方々にはあると思います」と、レースを控えた会見で、豊田章男社長は言った。だから、きちんと管理すれば安全なのだと世間に対して示すために、社長自ら運転することにした。だから、世間の注目は集まった。

「奇跡が起きました」と語ったのは、エンジン開発に携わる山崎大地氏だ。「まさか水素エンジンの開発ができるとは思ってもみませんでした。技術的に生煮えの状態で突っ走ってきましたし、本当にこの状態で走らせていいのかというすれすれのレベルでした。短い時間のなかで準備しなければならず、仕事の仕方が鍛えられたと思います」

世間体を気にするあまり、大事を取って慎重に駒を進めたのかというとそうではない。トヨタの水素エンジン開発陣はレース活動をした。少しでも出力を上げようと、シェイクダウンからレースまでのあいだにレブリミットを500rpm引き上げた（6000→6500rpm）。ただ周回していたわけではなく「いいエンジンサウンドを聞きながら、Hパターンのシフトノブを動かし、気持ち良さを感じながらコーナーを攻めて、ときにブレーキング競争をし、抜きつ抜かれつのレースをしていた」とドライバーのひとりは証言した。「最初から無意識にレースができたのはすごいこと」だと付け加えながら。メーカー開発車両が属するST-Qクラスでの参戦のため、いくら頑張っても表彰台には上がれないが、それを承知でドライバーたちは全力を振り絞ってレースをした。

2050年にCNを実現するということは、まだ30年近く残っているということだ。30年前はハイブリッド車もFCVも市販されていなかった。30年後の世の中がどうなっているかなど、誰に想像ができようか。レーシングハイブリッドの最新形であるGR010ハイブリッドの原点は、06年に十勝24時間に出たレクサスGS450hだった。バッテリーの過熱による出力低下を抑えるため、ドライアイス冷却装置をトランクに積んで走り「CO_2を減らすための活動のはずなのに、CO_2を出している」と揶揄されもした。

そう考えると、水素カローラは30年後といわず15年後には大化けしている可能性がある。CNの選択肢を増やすトヨタの冒険は、始まったばかりだ。

T.Ogasawara





TOYOTA

トヨタが実験的車両を24時間レースに持ち込むのは初めてではない。2006年の十勝24時間ではレクサスGS450hを走らせた。当時は熱問題に苦しんでいたが、トヨタのハイブリッド車はル・マン24時間を制するまでに進化。水素エンジン技術が活かされるのはモータースポーツに限らないことをトヨタは示唆している。今後の展開を楽しみにしたい。



Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY



WRC 2021 UPDATE



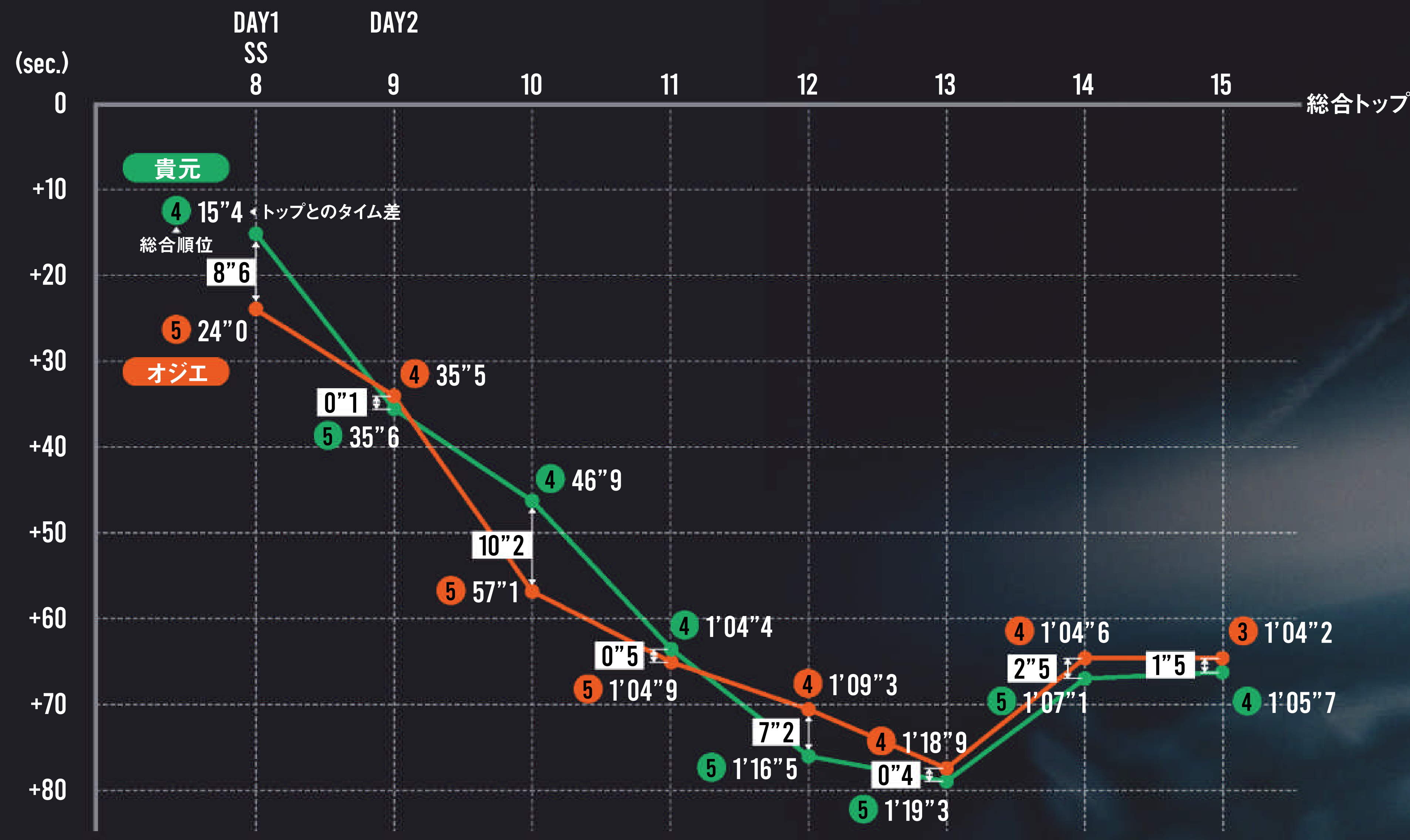
XPB

トヨタWRC育成ドライバーの勝田貴元が、WRC第4戦ラリー・ポルトガルで、キャリア最高位となる総合4位を獲得した。今シーズン、ヤリスWRCで全戦に出場する勝田は開幕から3戦連続で総合6位に入賞。雪混じりのターマックを走るモンテカルロ、スノーラリーのアークティック・フィンランド、そしてフルターマックのクロアチアと、それぞれ路面の特徴が異なるラリーで安定感とスピードのバランスをうまくとり、成長を感じさせる戦いをしてきた。そのなかでもとくに、トップドライバーたちが優勝争いをしている状況で2回のベストタイムを刻んだクロアチアは、瞬間最大風速ながら勝田が世界に通用するスピードを備えていることを示した1戦だった。本人も認めているように、間違いなく彼のベストラリーだった。

しかし、続くポルトガルで勝田はキャリアベストを早くも更新。総合4位という結果もさることながら、戦いの内容が極めて濃密で、同じマシンを駆る世界チャンピオンのセバスチャン・オジエと順位を激しく争ったのだ。結果的にオジエが総合3位を手にしたが、その戦いの内容は非常にハイレベルだった。

もっとも、オジエは「出走順の不利」さえなければ、優勝争いに絡んでいた可能性もある。第3戦クロアチアで今季2勝目を挙げ、ドライバー選手権首位に返り咲いたオジエは、ポルトガル

第4戦ポルトガル2日目 オジエ - 貴元のタイム差推移と総合順位



第4戦ポルトガル2日目 オジエ - 貴元のSS別タイム差とSS順位

DAY		2 (SAT.)						
SS		9	10	11	12	13	14	15
	Distance (km)	20.64	22.37	37.92	20.64	22.37	37.92	3.3
Time Diff. Ogier – Katsuta *		+8.7	-10.3	+9.7	+7.7	-6.8	+2.1	-1.0
SS POS.	Ogier	4	5	4	4	6	3	8
	Katsuta	7	4	5	7	3	4	3
Remarks						タナックがデイリタイア		SUPER SS

※オジエ - 貴元間のタイム差については、貴元がオジエより速かった場合は「－」表記、オジエが貴元より速かった場合は「＋」表記としています。

上のグラフはデイ２の「オジエ - 貴元間のタイム差の推移と総合順位」、左の表はデイ２の「SS別のふたりのタイム差とSS順位」。デイ２のふたりの争いが非常に接近したものだったことがお分かりいただけるはずだ。ふたりの差がもっとも開いたのはSS10終了時点で、その差は10秒2。それがSS13では0.4秒差に縮まり、２日目は結局1.5秒差で終了。SS13ではタナックがサスペンショントラブルでデイリタイア。これによって、ふたりはひとつずつポジションを上げている。(as)

PART 1 貴元がポルトガルでオジエと超接近戦

数字が証明する「貴元の進化」

勝田貴元が“マジで乗れてきている”
それを数字で示しているのがポルトガル2日目
もう、表彰台は現実的なとこまで来ている

Text : 古賀敬介（Keisuke Koga）　Photo : XPB／Red Bull／TOYOTA

初日の金曜日を出走順トップでスタート。グラベルラリーにおいて、路面のルーズグラベルを履き飛ばしながら走行する出走順1番手は圧倒的に不利で、オジエは金曜日午前中の3ステージだけで首位のダニ・ソルドから31秒も遅れ、総合8番手に沈んだ。このとき、出走順6番手の勝田は19秒遅れの総合5番手に着けていた。

午後の再走ステージは通常、ルーズグラベルがかなり掃除され、午前中よりもコンディションはイコールに近づく。オジエの実力をもってすれば、勝田との出走順差は充分に埋めることができ、再走ステージでは勝田よりも速いタイムを刻むことが予想された。しかし、その3本の再走ステージでオジエは、いずれも勝田よりもひとつ下のステージ順位に甘んじる。1日の最後を飾る2本のステージではベストタイム、2番手タイムと王者の意地と貫録を示し、総合5番手に浮上した。

しかし、だからといって勝田が大きく遅れたわけではなく、首位オィット・タナックと15・4秒差、ヤリス勢最上位となる2番手エルフィン・エバンスと9・4秒差の総合4番手に着けていた。約123㎞を走行してこの差は、勝田には大変申し訳ないが予想外だった。実際、出走順が勝田よりひとつ前のカッレ・ロバンペラ(ヤリスWRC)は、勝田から13・5秒遅れの総合6番手。ほぼ同条件の走行で、勝田は少なくとも将来のチャンピオン候補である



TOYOTA

貴元は木曜日のシェイクダウンで4番手。そのシェイクダウンではいい感じでアグレッシブに走れているところも見受けられていた。そのときから"気配"があったのかもしれない。(as)

土曜午後の2本、ほぼ同条件でオジエのタイムを上回った

ロバンペラには実力で勝っていたのだ。また、SS5で総合4番手に着け、一時的ではあるが、勝田はヤリスWRC勢最上位だった。

　ハイライトであるデイ2に話を移す前に、今回のポルトガルでトヨタはヒュンダイに対し終始劣勢だったことを記しておく必要があるだろう。初日のデイ1で、オジエが出走順1番手の不利を被っていたとはいえ、出走順2番手のティエリー・ヌービル（ヒュンダイ）はSS7でクラッシュするまで首位と8・2秒差の総合2番手に着けていた。対してトヨタ勢は、いずれも初日の金曜日は苦しい戦いを強いられていた。ロバンペラは「アンダーステアが強い」と訴えていたが、それは彼に限ったことではなく、全員が曲がらないクルマを曲げる運転をしていた。ステアリングをこじれば前輪が摩耗し、ドリフトで曲げようとすれば後輪が摩耗する。とくにロバンペラはやや強引な運転が目立ち、彼のタイヤはどんどん摩耗。さらに曲がらなくなるという悪循環に陥っていた。

　ポルトガルは、今年からシングルサプライヤーとなったピレリのグラベル用タイヤが初めて実戦投入されたラリーだったが、残念ながら彼らが用意したメインタイヤの「ハード」は低温な日々が続いた今回のポルトガルではうまく機能しなかった。正解は「ソフト」のほうだったが、ハードが最大24本選べたのに対し、ソフトは8本しか選べず、3日間で貴重なソフトをいかにうまくマネジメントするかも重要なテーマだった。

　しかし、そのソフトを履く午前中のセクションで、トヨタはヒュンダイの後塵を拝した。ピレリのソフトはコンパウンドが比較的硬いわりにサイドウォールが軟らかく、リヤは粘り、フロントはステアリングに対する反応がやや鈍い。そのためアンダーステアが出やすく、ヤリスWRCは総じてターンインのアンダーが強めの挙動だった。対するヒュンダイは弱アンダーを確保し、コーナリングはトヨタよりも自然だった。ヌービルが初日にクラッシュせず、ソルドがタイヤのトラブルに見舞われず、そして首位を快走していたタナックが土曜にサスペンションのトラブルでデイリタイアしなければ、優勝はヒュンダイの3人のうちの誰かが手にしていたかもしれない。それほど今回はヒュンダイが優勢であり、彼らはピレリのグラベタイヤの特性をうまくつかんでいた。

　そのような状況で、勝田は首位タナックから15・4秒遅れで土曜のデイ2を迎えていた。8・6秒後方にはオジエが迫り、出走順がひとつしか変わらない、つまりほぼ同条件であったことを考えれば、勝田が抜かされるのは時間の問題だと思われた。実際、デイ2オープニングのSS9で勝田は総合4番手をオジエに奪われ、5番手にポジションを落とした。

　しかし、そこからが彼らの戦いの始まりだった。続くSS10で勝田は再び4番手に上がり、SS12ではオジエが4番手を奪取。以降は僅差ながらオジエが勝田を抑え続け、首位タナックのリタイアもあり、オジエが3番手に浮上した。しかし、デイ2が終了した時点で彼らふたりのタイム差はわずか1・5秒。勝田はオジエを上回るタイムを3回出し、午後のSS13では3番手タイムを記録したが、この3番手タイムこそ今大会における勝田のハイライトといえる。

　気温が低く、ソフトがマッチする午前中は、各チーム、各選手のタイヤ戦略の違いもあり、純粋にタイムを比較することは難しい。しかし、ハードを装着し、タイヤマネジメントの必要がほぼなくなる午後の再走ステージは、同条件でのタイムアタック合戦となり、そこで勝田はオジエとエバンスを上回ったのだ。また、続く超ロングステージのSS14でも勝田は4番手タイムだったが、コントロールを乱してリヤセクションを木に当てて破損するまでは、オジエよりも区間タイムは速かった。ベストタイムを出したわけではないが、ほぼ同条件で戦ったこの2本でオジエ以上の速さを示したことは、勝田にとって前戦クロアチアでのベストタイムに匹敵する殊勲であり、ラリー全体として見れば過去一番のいい戦いをしたといえるだろう。

　オジエとわずか1・5秒差の総合4

Red Bull



TOYOTA



ポルトガルの週の月曜だった５月17日、貴元が「レッドブル・アスリート」のメンバーになったことが発表された。(as)

番手で迎えた最終日、勝田には表彰台に挑むチャンスがあった。しかし、彼はオープニングステージでペースを大きく落とし、オジエに戦いを仕かけなかった。「完走して経験を積むことを優先するため」というのがその理由であるが、おそらくいろいろなことを考えたのだろう。ドライバー選手権をリードし、連覇がかかるオジエに勝負を挑むということは、トヨタとオジエのタイトル争いにとってはマイナスにしか働かない。育成ドライバーとしてそうすることが得策かどうか、考える必要があったと推測する。

また、オジエが最終日にソフトのニュータイヤを２本残していたのに対し、勝田はすべてユーズドだった。勝田はほかのドライバーに比べてもタイヤマネジメントは巧みで、コンディションはかなり良かったが、それでもタイヤ的にはオジエにアドバンテージがあった。そして、オジエが勝田と戦わずニューを温存すれば、最終のパワーステージではボーナスポイントの獲得に挑むことができる。「いろいろなことを考え、最後は自分の意志で完走重視の走りにすることを決めました」と勝田。フィニッシュ後のインタビューでは少し悔しそうな表情が印象的だったが、表彰台のチャンスがあったことを考えればそれも当然だろう。それでも、総合４位はもちろん誇るべきリザルトであり、今後のさらなる成長と躍進を誰もが確信したに違いない。

「４位はたしかに喜ぶべき結果だと思いますが、まだ足りない部分が多いのは、自分が一番よく分かっています。今回結果が良かったからといって、次から毎回表彰台争いをできるとは思っていませんし、12戦のうちのたった１戦にすぎません。今回良かったことは一度忘れて頭をリセットし、次のサルディニアには落ち着いて臨む必要があります」と勝田は至極冷静だ。

サルディニアは、昨年良くない思い出があり、ミスに対してあまり寛容ではないトリッキーなラリー。しかし、その後サファリ、エストニアと勝田が得意とするハイスピードグラベルラリーが続く。条件がすべて噛み合ったとき、ポルトガルを上回るリザルトを残す可能性は、いまの勝田ならば充分にあるだろう。

PART 2 ヤリスがファイナルアップデート

「いま」も「ラリー1」も獲る選択。

WRカー規定最終年の今季最後のアップデートをトヨタがポルトガルに投入
まずはフロントに施されたエアロからその狙いを探る

Text：古賀敬介（Keisuke Koga） Photo：TOYOTA

2017年から地道に進化を続けてきた現行トヨタ・ヤリスWRCが、いよいよ最終形に進化した。セバスチャン・オジエがシーズン2勝目を挙げた、今季初のフルターマック戦のクロアチア・ラリーでは、フロントセクションのエアロダイナミクスが大きく変えられていた。具体的には、左右フェンダーの形状が大幅にリニューアルされたのだが、その理由についてトヨタGAZOOレーシングWRTデピュティテクニカルディレクターの近藤慶一氏は「エアロバランスをフロント側にシフトすることが一番の目的です」と説明する。

ヤリスWRCに限らず、現行のWRカーレギュレーションにおいて、リヤウイングはかなり大きなボリュームを確保できるため、リヤに関しては充分なダウンフォースを得ることが可能だ。しかし、フロントセクションはリヤに比べるとデザインの自由度が低く、どうしてもエアロバランスが後ろ寄りになりやすい。つまり、速度が上がるほど、アンダーステアが出やすくなるということだ。そのため、どのマニュファクチャラーもいかにフロントのダウンフォースを確保するかに力を注いできた。そんななか、トヨタは早い段階からフロントバンパーおよびフェンダーまわりにアグレッシブな空力デザインを採用し、それをヒュンダイなどライバルが追従する流れが続いていた。

そして今回、トヨタはフェンダーの左右に「雄鶏のとさか」、あるいは「回転ノコギリの刃」のような形状の大型エンドプレートを追加。フェンダー上部のウイングレットもやや大型化されたうえで、エンドプレートとわずかの隙間に配置され、フェンダーの前部&上方と、後部&下方の空気の流れを以





@Portugal



@Arctic Rally Finland

左が第４戦ポルトガル、右が第２戦アークティック・ラリー・フィンランドでのヤリスWRC。フロントフェンダーのホイールアーチ上部のギザギザ状のエンドプレート、後端の小さいカナード３枚が、新たに追加されたパーツ。(as)

エアロバランスをフロント寄りに。超高速グラベルで真価を発揮か

前よりもさらに明確に分離させようとしているように見える。また、フェンダー後部には小型のカナードを3枚追加。その下部をメッシュ化し、開口面積を以前よりも拡大している。

　フェンダー前部のデザインは、ウイングレットで空気を上方に跳ね上げ、リフトの原因となるフェンダー内の乱れた空気を排出させるために設けられた、後方のエアアウトレットからの空気の流れを乱さないようにすることが目的と考えられる。つまり、ウイングレットは前後と上下の空気の流れを隔てるためのパーツであり、サイドのエンドプレートはその空気の流れのガイド役だ。では、とさか形状は何を目的としたものだろうか？

　あくまでも推測でしかないが、クルマがドリフトして横向きになったとき、エンドプレートは大きな抵抗となり、ダウンフォースに寄与はするが、ドラッグの原因にもなり得る。しかし、上部をギザギザにすれば、そこから空気が小さな渦を巻きながら抜け、ドラッグを低減しながらダウンフォースを得ることも可能となる。そのバランスを突き詰めたのが、あの形状なのではないかと考えられる。

　フェンダー後方の小さな3枚のカナードは、フロントのダウンフォース確保にも有効だろうが、空気を上方に流すことでリヤウイングの効果を高める効果も期待できる。いずれにせよ、ヤリスＷＲＣが究極のエアロカーに進化したことは間違いない。その真の性能は、今後開催される超高速グラベルラリーのエストニアやフィンランドで発揮されることになるだろう。

　なお、地道な部分ではあるが、サスペンションも今年に入ってかなり軽量化された。また、機械式の前後デフもランプ角が変更され、従来よりもトラクションを重視したセッティングになっている。これはおもに、クルマの挙動をドリフトでコントロールすることを好み、ブレーキングもハードな、カッレ・ロバンペラとセバスチャン・オジエのふたりのドライビングにフィットする仕様だと考えられる。

　もうひとつの大きな進化は、第4戦ポルトガルから導入された新エンジンだ。ドイツのＴＧＲ・Ｅ（旧ＴＭＧ）でエンジン開発を統括する青木徳生エンジニアによれば、パワーとトルクの両方について大きく進化させることができたという。また、ドライバーがマシンとさらなる一体感を得られるようにと、ドライバビリティも改善された。

　そして、おそらくはこれが一番重要だと思われるが、来季から導入されるハイブリッドの「ラリー1」時代でも妥協なくフルにパフォーマンスを発揮させるために、エンジン全体を見直して耐久性を高めたようだ。本来ならばそれについて記したいところだが、ここにきてトヨタはラリー1仕様のＧＲヤリスの走行映像を公開した。そこで、ハイブリッド化も見据えたエンジンの進化については、次号以降であらためて詳しく解説することとしたい。



ヒュンダイが早々にタナック、ヌービルとの来季以降の複数年契約を発表。オジエは今季限りで“フルタイムドライバー”としては引退し、来季は複数ラウンドに出場するのではないかという話が浮上してきている。(as)



——まずはじめに、自分はどのようなタイプのドライバーだと思いますか？

宮田莉朋（以下、宮田）：納得するまでやるタイプですね。とにかく負けず嫌いなので、しっかり準備をして、ひとつのことに集中してやり遂げるという感じです。レースに限らず、ゲームとかも誰よりも長く集中してやれる自信がありますし、シミュレータなんて朝から晩までやれます。僕はしゃべるのがあまり得意じゃないというか、同世代とはあまり打ち解けられない。ただし、年上の人や、本当にまじめに打ち込んでいる人とは気が合います。同世代だとジュリアーノ（アレジ）とは仲がいいですし、サッシャ（フェネストラズ）とも合いますね。

——いずれも外国人選手ですね。

宮田：彼らは正直だし、F1を目指してきたドライバーで、僕が行きたかっ

第７世代

日本のレーシングドライバーの年齢と、その活躍した時期から、本誌が独自に世代分けしたもののうち、最も新しい年代のこと。本企画は、この第７世代のなかから、すでに台頭しつつあるドライバーをピックアップしてインタビューする。

ニッポンのワンダーボーイたち

［短期集中連載］レーシングドライバー
第7世代インタビュー 6

トヨタでもF1。
宮田莉朋

トヨタのレース活動のなかで世界選手権と言えばWEC
当然、トヨタ系の若者は皆「WECが最終目標」と語ることが多いが
宮田莉朋は「F1」と言ってはばからない
すでに世界基準で日本を戦い、旅立っていこうとしている
この男の素顔、走り、見つめる先を覗いてみよう

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）
田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

Ritomo Miyata ● 1999年8月10日生まれ

2015	FIA-F4（シリーズ15位）
2016	FIA-F4（シリーズチャンピオン）
2017	全日本F3（シリーズ4位） FIA-F4（シリーズチャンピオン）
2018	全日本F3（シリーズ2位） スーパーGT 300クラス（シリーズ15位）
2019	全日本F3（シリーズ2位） スーパーGT 300クラス（シリーズ12位）
2020	全日本スーパーフォーミュラ・ライツ（シリーズチャンピオン） スーパーGT 500クラス（シリーズ17位）

た世界に彼らは行っているし、そういう話も聞けるので。彼らは彼らで、日本の世界はどうなのかという話を僕に聞いてくるのでうまくいってます。

――アレジ選手は、宮田選手のことを「先生」と呼んでいるとか？

宮田：そうなんです。本当に最近はマネージャーみたいな感じです（笑）。スーパーフォーミュラ（SF）は同じチームですし、スーパーGTはクラスは違うけれど隣のピットでやっていて、日本のサーキットをよく知らないので、僕がある程度教えたりもしています。チームメイトが一番のライバルと言っても間違いではないですが『いまこうやって走っている』とか、正直に教え合っています。SFのオートポリスで優勝したときも、彼はダブルヘッダーで自分が有利だったと認めていますし、普通にレースをしていたら負けていただろうとも言ってました。そうやって素直に伝えてくれるし、僕もそうできるので話しやすいですね。

――フェネストラズ選手は、F3時代にタイトルを争い、彼のチームからの抗議もあってタイトルを獲れなかったことを考えると、意外です。

宮田：失格どうこうは嫌な出来事でしたが、だからといって僕が弱くなったわけではなく、むしろ強くなれた。ある意味、いままでのライバルよりも自分をすごく強くさせてくれたドライバーだと思っています。彼は人もいいし、お互いに認め合っていて、「海外に行くべきだ」と勧めてくれたりもします。

トムスなら表彰台は当たり前

――SFのオートポリスでは、アレジ選手にポール・トゥ・フィニッシュを先に許してしまいました。

宮田：予選では、路面の状況も含めベストなタイミングでジュリアーノが走れていたのは事実で、あの1周しかないというなかでベストのタイムを出した。僕は最初の1、2セット目はなぜかタイヤのグリップ感が全然なくて、3セット目がトップタイムだったのですが、読みが甘く、アタックタイミングを1周遅らせなかったら獲れたかもしれません。あと、ジュリアーノはスクラブを持っていて1周目からいけたというのも大きな要因でした。いずれにせよ、すごく悔しかったです。

――予選は2番手でしたが、決勝ではスタートで大きく遅れてしまいました。

宮田：ハンドクラッチに関してはまだ慣れていない部分もあって、いろんな準備をしていました。温度やバイトポイントが何パーセントだとか、いいポイントや温度があることをスタート練

S.Tamura

習で把握したうえで、データロガーで何か改善できることがあるかとか、練習走行からずっとやっていました。いままでにないくらい入念に準備をして決勝に臨んだので、『今回は絶対にいける』という自信がありましたが、それでもダメでした。昨年代打で出たときはスタートが良くて、そのデータが残っています。クルマが違うので何が問題なのかまだ分かっていない状況ですが、僕にとってはスタートが命といっても過言ではないくらい大事です。オートポリスは11周しかレースができませんでしたが、すごく手応えがあったので、スタートの不安要素さえなくなれば、次はいけると思います。



T.Ogasawara

自身のレース人生で涙を流したのは３回。初めてのカートのタイトル獲得、SFライツのチャンピオン、そして今年のGT第２戦PP獲得のとき。まだ涙が乾いていないなか、ピットで待つ国本とガッチリと握手。



宮田のドライビングの特性は、リヤを安定させる方向。そのためコンディション変化に強い。SF第３戦APでは、スタートこそ出遅れたが、その後の感触は良かった。強い雨でも速く安定してラップを刻んでいた。

Y.Yoshimi



T.Ogasawara

クルマにトラブルがあったとしても優勝できなければチームに謝罪する

——昨年、中嶋一貴選手の代役としてSFに出場し、デビュー戦の岡山でいきなり予選２番手。PPを逃したことと決勝が９位だったことを悔しがっているように見えました。

宮田：そうですね。Q２までトップだったのでQ３もトップでいきたかったですし、決勝はスタートで巻き込まれて行き場をなくしてしまった。スタートに失敗しなければ何もなかったかもしれないので、もったいなかった。

——あの厳しい山田淳監督（トムス37号車）が『莉朋は自分を責めていたけど、そんなことない。上出来だ』と言っていたのが印象的でした。

宮田：僕は深く考えてしまうタイプだからか、トップじゃなきゃトムスで乗れないという思いが強いんです。たしかに、昨年からいままで全戦でQ３まで残り決勝も全戦でポイントを獲っていますが、トムスで走っている以上、表彰台は最低限だと思っています。F３とSFライツを長くやってきて、勝つのが当たり前の状況が長かったからかもしれませんが、トムスでSFに乗るなら常にトップ３にいなければ、来年はないと思っています。たとえクルマにトラブルがあったとしても、『自分の走りがこうだったらトップを獲れたかもしれない』と思うので、優勝できなかったときはチームに謝罪します。

——宮田選手もそうですが、F３やSFライツで速いドライバーは、なぜいきなりSFでも速いのでしょうか？

宮田：SFに比べてアクセルを全開にしている時間が長いからだと思います。たとえばオートポリスだったら、ドライなら１００R、ジェットコースター後の緩い右、ブリッジ下はSFだと全開でいけませんが、ライツやF３はいけるので、SFでもいけるという感覚で臨めるんです。昨年の代打のときもそうでしたが、そういう限界が高い感覚でSFに乗り、F３とライツで学んだことを取り込んだことが、予選でタイムを出せた要因です。一貴選手の作ったクルマが、それなりに乗りやすかったというのも理由のひとつですが。

GTのPPはうれしかった

——自分自身のドライビングについては、どのように分析していますか？

宮田：基本的にはブレーキで奥まで飛

び込み自分で曲げるタイプです。クルマが曲がってくれるのではなく、自分で曲げたい派。あと、予選一発よりも決勝で長く走るほうが好きですね。予選はタイヤのグリップが高いので、クルマが自然に曲がってくれるほうが速いですが、僕はそれよりも、決勝でベストタイムからコンマ3秒以内で走るとか、アベレージタイムを上げるほうが好きだし合っていると思います。

——昨年のチームメイト、ニック・キャシディ選手とは方向性が違いますね。

宮田：ニック選手はクルマが曲がってくれないとダメで、セットアップはだいぶ違いました。予選はまとまればニック選手のほうが速いですが、ちょっとでも崖があったりすると一発が出なくなる。僕はどちらかというとブレーキでリヤの安定を求めるので、コンディションに対してはオールマイティです。ただ、ニック選手のようにクルマ側で曲がってくれればいいというほうが、タイヤが冷えていてグリップしなくてもコントロールできる強みがある。だから、1周目とか、タイヤが冷えてきたときが速かったんです。僕はタイヤが冷えているときは曲げることよりも滑ることに対処しなければならないので、良い悪いの差が出やすい。ニック選手のようなドライビングもできるようになったら、自分の技術がひとつ増えるので、フリー走行ではそうやって走れるようにも取り組んでいます。

——スーパーGTはなかなか優勝を狙えない状況ですが、それについてフラストレーションを感じませんか？

宮田：もちろん、勝てないことに対するフラストレーションはありますが、そのなかでもやれることをやろうと坂東（正敬）さんは努力してくれています。『もしかしたらチャンスがあるかもしれない』という気持ちで常に戦っていますし、この経験が絶対に活きると思っているので、ある意味強く戦えていると思います。それだけに、第2戦富士でPPを獲り、いままで頑張ってきたことが成果として出たのはすごくうれしかったですし、皆の努力が結果につながって本当に良かったです。



——スーパーGTから学んでいることはありますか？

宮田：クルマとタイヤを作らなければならないので、ドライバーの技量よりも能力が試されるカテゴリーだと思います。カート時代からダンロップのタイヤ開発をやってきたので、ＧＴ３００に乗ってからも戸惑いはなく、タイヤがどうやって動いているのか、どうやって作られているのか、どこを変えたら良くなりそうかなど、１００％ではないにしても分かりました。フォーミュラも含めてどのカテゴリーでも、クルマが良くないと勝てないし、そのためにはクルマを理解し、「もっとこういう動きをさせたら速く走れるんじゃないか」と考えなくてはいけない。そういうひとつひとつがGTはすごく繊細ですし、トップになるにはすごく難しいカテゴリーだと思います。

小学生の頃からエクセルで管理

——話は変わりますが、カート時代は無敵に近い存在でしたね？

宮田：お世話になっていた（高木）虎



之介さんに『これから出るレースを全部勝てるドライバーだけがF1に行けるんだ』と言われていました。正直自分は全部は勝てていなかったし、全日本に出る資金とかも、家族ではちょっと出せない状況でした。そういう意味では、結果を残して誰かに『こいつはすごい』と認められて支援されないとレースができないという、崖っぷちな気持ちでやっていましたし、誰よりも努力していたのは確かです。

――予算も自分で管理していたとか？

宮田：はい。小学生のときから、エクセルで作られた表に『タイヤ1セットがいくらだから1周いくらかかる』とか、『どんなパーツがいくらか』とか打ち込んでいました。でも、この金額だとレースはできないと言われるのが嫌だったので安く見積もり、後で父親に怒られたことは何度もありました（笑）。とにかく、カート時代から無駄をなくして1周を走るとか、そんな努力をしていたからこそ結果がついてきたのかなと思います。

――お父様は厳しかったですか？

宮田：すごく厳しかったです。日常生活もレースのことばかりでした。家族でレースしていたので、自分たちでメンテをしなければならなかったんです。トラブルでレースを終えてたりすると、何がいけなかったのか理解するためガレージでカートをばらし、イチから作り直していましたが、ちょっとでもやる気をなくすと怒られましたね。

――お母様は？

宮田：父は日中仕事でいないので、カートのシャフトの芯出しや、エンジンを下ろしたりとか夕方くらいまで手伝ってくれていました。他のトップクラスの選手とは違い、僕ら家族は自分たちでできることは自分たちでやっていましたね。父親もそういう作業が好きだったし、ドライバーだったらクルマのことを勉強しなきゃいけないという方針でした。

――お母様はもともと音楽の先生だったと聞きましたが、莉朋選手も何か楽器ができるのですか？

宮田：全然できないです。恥ずかしいことに手先が不器用なので、両手でピアノを弾くというのがまず無理です。ただ、父親が長渕剛さんのファンだったので、ハーモニカで真似をしたりしてはいましたが（笑）。

――以前、カートをやっていた息子さんの長渕蓮選手との接点は？

宮田：あまりないんですが、カート時


T.Moriyama

17年のF4時代、ランキング3位の角田に対し、宮田はチャンピオン。負けない自負は強い。写真は、当時の第7戦SUGOのスタート直後。3コーナーでふたりは接触し、2台グラベルへ（左が宮田）。



S.Tamura

角田選手のことは小さいころから知っています
F4も含め、一度も負けたことはなかった

代はピットが隣だったりして、それこそ彼のお父さんがサーキットに来ていたときとか、僕の父親はすごかったです。『本人だ！』みたいな（笑）。FTRSに蓮君が受かったときも、僕も受かったら『宮田家対長渕家みたいなことになるんだな』と父親は燃えてました（笑）。

——宮田選手のホームページを拝見すると、子どものころ自閉症だったとプロフィールに記されていますが、それについて聞いてもいいですか？

宮田：もちろんです。たしかに、そういう面はありました。ただ、誰にでもそういうことはあるだろうと思っていたので、ホームページが出来上がり、父親が誰かに書かせた文章が載って初めて『そうだったのか』と知ったくらいでした（笑）。たしかに、同世代と話すのはあまり好きではなかったし、打ち解けるのにも時間がかかりました。学校は合わなかったですね。僕にとっては、レースやサーキットが学校というか、学ぶ場所になっていました。ひとつのことに打ち込めたし、レースでも成績が残せたし、そういう場所が見つけられたのは良かったと思います。自分のなかではそんなに嫌なことではないし、もし誰かの力になるのだったら、自分がそうだったことを公表してもいいと思っています。

——最後に、これからの目標について教えてください。

宮田：いまはSFとGTに出ているので、特にSFは結果を残さなきゃいけないと思っています。これからもずっとトムスで乗りたいですし、SFで結果を残せば世界に行くチャンスも出てくると思っているので。いまはコロナ禍ですし置かれている環境によって決まる部分もあるので難しいところはありますが、海外に行きたいという思いは強いです。それこそ同世代はみんなF1に乗っていますし、角田（裕毅）選手もそうです。人生一度きりなので、挑戦せずに後悔するよりは挑戦してから『ああすればよかった、こうすればよかった』と思いたい。まずは日本で一番速くて強いドライバーになりたいし、やっぱりF1に乗ってチャンピオンになるというのが、僕の目標であり夢です。

——トヨタ系のドライバーにとってはル・マンが最終目標なのではないかと思ったのですが？

宮田：当然、ハイパーカーでWECやル・マンに出たいという思いはあります。ただ、僕はいま21歳ですが、この若さじゃないと舞台に立てないというレースはF1しかない。25才ぐらいでF1に行きたいといっても、いまの時代はちょっと遅いと思われるかもしれない。だから、早く挑戦したいという思いはあります。

——角田選手はカート時代、そしてFIA・F4でも戦った相手ですね。

宮田：彼のことは小さいときからよく知っていますが、F4も含めて一度も負けたことがなかった。だから『自分も挑戦していたら（F1に）行けたかもしれない』と思うと悔しいですし、これからSFをはじめ、全レースでしっかりと結果を残して、海外にアピールできるようにしたいと思っています。



［密着］宮下源都のJAF F4トライアル

踊り場を駆け抜けろ。



JAF F4 PADDOCK NEWS Vol.1

2021 FORMULA 4 CHAMPIONSHIP

国内唯一開発競争のある ミドルフォーミュラF4の魅力を探る

Text : 髙橋カズキヨ（Kazukiyo Takahashi）
Photo : 酒井聖一（Seiichi Sakai）

今季F1にステップアップした角田裕毅、スーパーGT GT500クラスの昨季のシリーズタイトルを獲得した牧野任祐、参戦初年度にしてスーパーフォーミュラ初優勝を昨季挙げた大湯都史樹ら、かつてこのシリーズを制した卒業生の国内外トップカテゴリーにおける活躍で、あらためて注目が集まっている「JAFフォーミュラ4選手権」（JAF F4）。彼らと同じように、全日本カート、スーパーFJを経て、ここのカタパルトに乗るべく、若手が今年も参戦中だ。

「GT500が目標です」

宮下源都、20歳。4輪レース2年目、今季はFIA・F4にもフルエントリーしている成長株だ。JAF F4には、名門ガレージ「自動車工房MYST」代表の庄司富士夫さんとともに、角田、牧野、大湯らの才能をいち早く見いだしたジェントルマンドライバー佐藤敦さんのサポートで、今季第1戦鈴鹿に出場。第2戦もてぎはルーキースポーツ植田正幸さんのサポートでエントリー。そして、ダブルヘッダーの第3／4戦SUGOには、再び佐藤さんのサポートを受けて参戦していた。鈴鹿はフォーメーションラップでストール。もてぎは金曜に発生したエンジントラブルで、予選、決勝の出場はなかった。その2戦では勝候補の筆頭に挙げられており、自身が「初走行」だというSUGOでも同様に目されていた。本人もSUGOでの2連勝に強くフォーカ



「SUGOは金曜に初めて走りました。3セッションで45周くらいです。かなりつかめてきましたが、ハイポイント、レインボー、SPのふたつなどはまだ詰められるはず」と第3戦予選後の宮下。

上から徳升、ハンマー伊澤、金井。第3戦の内容から、第4戦はこの3人＋宮下の争いになるとの予想が大勢を占めていた。とくに最近のハンマーに対する警戒レベルが上がっており、実際、「ラップタイムで宮下選手を上回ろうと狙っていました」と第4戦後に明かしていた。金井は第3戦からのセッティング変更がやや裏目に出たようだ。









ペースは後続に分があったが…

第4戦決勝レースのスタートを無難に切った宮下はオープニングラップで0.4秒、3周目には0.6秒と、2番手・金井との差を徐々に広げていく。だが、5周目に徳升が2番手に上がると、2台の間隔は一気に収縮。徳升が7周目の1コーナーでインを取るも、コーナー奥まで膨らんで仕かけは不成功に終わった。徳升は「抜けるペースはあると考えていました。1回目の仕かけが早すぎました」と悔やんでいた。

ス。ここは周囲が納得する勝ち方を収めなければいけない。

第3戦（土曜）の予選はシフトのトラブルで12番手。第4戦（日曜）のスターティンググリッドは第3戦決勝レース（15周）中のベストタイム順で決まる。ここは気持ちを切り替え、第3戦はファステストラップ狙いに変更。2〜3秒差で3番手を追っていた14周目に1分22秒4のFLを記録してゴールとなった。ただ、これは本人も周囲も不満足のタイムだ。

「僕のタイヤは予選でトータル3周しか走っていませんし、21秒台に入れていないといけない。ただ、コース攻略の点で詰められる余地もあるので、21秒台は見えている。スタートを決められれば、優勝のチャンスは充分にあると思います」

第4戦は文句のないタイムを早々に出し、逃げ切って勝つ。テーマはハッキリしていた。とはいえ、第3戦上位3人はシリーズタイトル獲得や優勝の経験もある実力者たち。3人とも年上で社会人ドライバーでもあるが、第4戦に向けては異口同音に「負けるつもりはない」と闘志を隠していなかった。

第4戦決勝レース（15周）がスタートすると、19年シリーズチャンピオンの徳升広平が猛チャージを開始。6周目の最終コーナーで宮下の背後につくと、次の1コーナーでインから仕かける。これは宮下が冷静にクロスラインを取って不発に終わったが、明らかにペースで上回る徳升へのディフェンスに回らされる展開に持ち込まれてしまった。セーフティカー明け後の13周目の1コーナーでは、再び徳升がオーバーテイクの間合いに入る。それでも、SC中にタイヤを冷やさないことに注力していたことが功を奏したのか、何とか凌ぎ切った。

「SC後のペースは悪くなかったですし、結果として勝つことはできました。ただ、前半から中盤にかけてペースを上げることができなかったですし、走り方には改善するところがまだまだ多くあります。あとは絶対的なスピード。次にチャンスをいただいたときには、そこをしっかり見せたい」

4輪レース歴2年目、出場3戦目ということを考慮すれば、上首尾に終わったと言えるかもしれない。だが、宮下は歩幅を広げなければいけない。次回参戦時にどこまでそれを見せられるか。今季の大きな注目点のひとつだ。

2021年JAF F4地方選手権 第3戦SUGO result（top 3+宮下）

15周／SUGO INTERNATIONAL RACING COURSE（3.5865 km）　2021.05.15　晴れ／ドライ

Pos	No	Class	Driver	Type	Car Name	Time / Delay	Best	Lap
1	72	F4-1	金井 亮忠	NATS001	チームNATS・正義・001	20'54"994	1'22"808	4
2	47	F4-2	徳升 広平	WEST096	フジタ薬局アポロ電工高山短大	0"983	1'22"838	7
3	19	G-1	ハンマー伊澤	疾風	令和雪合戦ハンマーR☆ハヤテ	15"954	1'22"671	14
4	13	F4-3	宮下 源都	KK-ZS	佐藤製作所★KK-ZS	19"796	1'22"498	14

ベストラップ: 13 宮下 源都 1'22"498 14/15 156.506 km/h　出走15台

2021年JAF F4地方選手権 第4戦SUGO result（top 3）

15周／SUGO INTERNATIONAL RACING COURSE（3.5865 km）　2021.05.16　晴れ／ドライ

Pos	No	Class	Driver	Type	Car Name	Time / Delay	Best	Lap
1	13	F4-3	宮下 源都	KK-ZS	佐藤製作所★KK-ZS	26'40"736	1'22"900	4
2	19	G-1	ハンマー伊澤	疾風	令和雪合戦ハンマーR☆ハヤテ	0"763	1'22"638	5
3	47	F4-2	徳升 広平	WEST096	フジタ薬局アポロ電工高山短大	0"998	1'22"333	4

ベストラップ: 47 徳升 広平 1'22"233 4/15 157.010 km/h　SC導入 11:31:19〜11:42:29　出走15台



第4戦のポディウムでは笑顔を見せたが、それもすぐに消えた。第4戦のファステストラップは徳升の1分22秒233。宮下のベストタイムは1分22秒900。第3戦のときから全体的に低温方向で、走りづらいコンディションとなっていたようだが、「もっとタイムを出さないとダメ。悔しいですね」とリベンジを誓っていた。

auto sport Web shop

オートスポーツ公式通販サイト

あらゆるモータースポーツ関連グッズをご紹介いたします

https://as-web-shop

佐藤琢磨 ドライバーズキャップ2021



今シーズンもインディで活躍する佐藤琢磨選手のレプリカキャップです。
「With you Japan」のロゴを入れ、販売収益の一部は災害に負けず夢に向かって頑張る子供たちの支援に役立てられます。

品番：TS-2101
価格：4400円(税込)

キミ・ライコネン KIMI クロス7 ダブルレイヤー マスクII

ライコネン自身もカスタムハーレーに乗るほどバイク好きということもあり、アメリカのバイクカスタムビルダーとして有名な『ウエスト・コースト・チョッパーズ』とコラボレーションしたフェイスマスクです。

品番：KRFM002
価格：1650円(税込)



スクーデリア アルファタウリホンダ チーム 角田裕毅 ドライバーTシャツ



F1ルーキーながら開幕戦9位の大活躍を果たした角田裕毅のオフィシャルTシャツです。
胸にはカーナンバーの22、背面には直筆サインが刺繍で施されています。

品番：SAT21036
価格：8000円(税込)

Rally Japan Official Tシャツ



2020年の開催が延期となり、2021年11月の開催が待望されているRally JAPAN。

当店はRally Japanのオフィシャルショップです。続々と新作グッズも入荷予定なのでこまめにチェックしてください。

品番：RJ21-01
価格：4500円(税込)

Red Bull Racing × Honda × 鈴鹿サーキット コラボキャップ



レッドブル・ホンダ・鈴鹿サーキットがコラボして製作したオリジナルキャップです。
限定数の入荷となっておりますので、品切れの場合はご容赦ください。

品番：RBR-ES-2117
価格：5500円(税込)



クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第101回

楽しい夜更かし

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as

日曜の朝、歯みがきをしていると、このコラムのビジュアル担当、小五のひとひが

「おかーさん、今日、できるだけ長く、よふかししてもええ?」

と直訴する声が台所からきこえた。

「ふーん、今日、なにがあるの」

母の園子さんが尋ねると、許してもらえそうな気配を察知し、ひとひは嬉しげに、

「モナコで、グランプリ!」

そうかあ、と僕は内心うなずいた。これぞ『楽しい夜更かし』やな。

「気の合う仲間集まりゃ楽しいよ/すぐに始まる麻雀楽しいよ」

親子で愛聴する大音楽家、大瀧詠一の傑作『ナイアガラ・ムーン』B面の3曲目、名曲『楽しい夜更かし』さながら、十歳のひとひは夕食後、学校の用意も、お風呂も歯みがきも済ませ、わくわくとした顔でテレビの前に座りこんだ。日本では午後9時45分、現地モナコでは午後2時45分。

「えええっ、ルクレールのグリッド、あいてる。すっからかん!」

といきなり衝撃の映像。

フォーメーションラップ後、全車グリッドへ。レッドシグナルが点灯、消灯し、モナコと京都、気持ち的にはまったく同時に、全マシンのパワーユニットが吠え盛ってレースはスタート。

「マックス、しんちょうに、するするって、滑りだした感じやなあ」とひとひ。

夜更かしは楽しいもの。ふだんより長く起きていられるから、もあるが、それはやっぱり、「楽しいことを、ずっと長々、やめないでいいから」だ。中学生の頃、毎晩一冊、ハヤカワSF文庫を読み終えるまで眠らなかった。最近も佐藤究の長編『テスカトリポカ』をめくりながら夜明けを迎えた。

ただ、そこは小五。ふだん寝つく時間をすぎればまぶたの上に眠気魔人が腰をおろす。駄菓子屋で買ったフーセンガムを二個口に放り込んで魔人を必死に吹き飛ばす。

「あ、ベッテル、抜いた、ハミルトン!」

とはいえ、いちばんのカンフル剤はエキサイティングなレースシーンだ。

「え、なにしてんのん。なにしてんのん、メルセデス。あ、あ、タイヤ。おとーさん、右フロントのタイヤ。ほら、あ、あ、とれへんとれへん。道具替えたら。あ、替えた。でもあかん。あ、あかんやんあかんやん。降りりんのん。え、まさか。マジ、降りるんや。あ、あーああ、ボッタス、かわいそう!」

昼と夜がひっくり返る。延びあい、広がって、同じ時間に重なる。両者を縫いあわせる銀の針のように、地上最速のマシンたちがビュンビュン走る。この丸い天体の上、モナコにいるのも京都にいるのも実はまったく同じこと。えんえん延びていくこの、サーキットをめぐる夜更かし時間のなかにおいては。

レースは終盤。ひとひはもちろんホンダのリヤウイングに熱狂。

「おととし、サインツくんて、スズカで目の前におったやんな。がんばったなあ」

「これからは、ノリスやな。どのチームもとりあいや。でもマクラーレンがにあうわ」

興奮が最高潮に達したのは、角田裕毅がファステストラップを叩きだしたその瞬間。ほら、速いんやっぱ速いんや、と地球を蹴りながら躍る。モナコの風が京都にも吹き巻いている。そしてゴールの瞬間。フェルスタッペン初モナコ。ホンダのラストモナコ。

急激に深まる眠気のなか、ひとひは夢うつつの声で「だれ、これ。なんなん」とつぶやいた。テレビではフェルスタッペンを前に、有名な女子テニスの選手がマイクを握って喋りまくっている。こういうので女性の好みって深層心理に刷り込まれるのかも、と一瞬おもった。夜と昼の溶け合う夢の空を、ナイアガラ・ムーンはまだ照らしつづけている。



この丸い天体の上、モナコにいるのも京都にいるのも実はまったく同じこと

絵：いしいひとひ

次号オートスポーツは 6月18日(金)発売です

7月2日号 No.1555 定価690円

※企画内容は変更になる場合がございます。

NEXT

特集

GTを10倍楽しむ方法

スーパーGTの〝あるある〟エピソード集／データで楽しむGT300ほか

—WECグリッケンハウスデビュー戦—F1アゼルバイジャンGP—モズレー追悼企画 ほか—

Present For Readers

オートスポーツ読者のみなさんへ









1 スパーク レプリカヘルメット 1/5スケールモデル キミ・ライコネン 2019 アルファロメオレーシング No.7 1名様

定期的に新製品が登場するスパークのレプリカヘルメット1/5スケールモデルから、キミ・ライコネン2019アルファロメオレーシング No.7を1名様に。その他のラインアップはクラブウイナーズのHPまで。
提供：クラブウイナーズ
URL：https://www.clubwinners.jp/

2 鈴鹿 クラブマンレースジャンパー 1名様

ナイロン生地で仕立て上げられ、撥水性に優れた鈴鹿クラブマンレースジャンパーを1名様に。編集部独自で入手した非売品だ。
サイズ：M

3 B-Max レーシング サイン入りポストカード 3名様

B-Maxからは、昨シーズンのスーパーフォーミュラ・ライツ最終戦富士にスポット参戦した本山哲の直筆サイン入りポストカードを3名様に。
提供：B-Max レーシング

4 ミシュラン黒色ボールペン 2名様

モータースポーツで長く活躍しているミシュランからは、イメージカラーのフレンチブルーにイエローのアクセントが目を引くボディで、グリップ部が太めに設計されたボールペンを2名様に。

応募方法 ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り **2021年6月18日**（当日消印有効）

あて先 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
(株)三栄 オートスポーツ編集部「1554号プレゼント」係

携帯からも応募できます

※携帯からの応募締め切りは2021年6月17日(木)です!

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右QRコードからアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。

https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1554

AS SIGN BOARD

INFORMATION | 気になる情報を速攻チェック

トヨタの若手育成プログラム TGR-DCレーシング・スクールが参加者を募集中

GTやスーパーフォーミュラといった国内トップカテゴリーのほか、WECやWRCの世界選手権にも参戦しているTOYOTA GAZOO Racing（TGR）が、2021年「TGRドライバー・チャレンジ・プログラム・レーシング・スクール（TGR-DC RS）」の参加者を募集している。

トヨタは、1995年からドライバーの発掘と育成を目的とした若手育成プログラム「フォーミュラ・トヨタ・レーシング・スクール（FTRS）」を毎年開催してきた。2020年からは名称を現在のTGR-DC RSにあらため、FTRSの座学と実走行によるカリキュラムを受け継いでいる。昨年は新型コロナウイルスの影響により中止となったが、今年は感染防止策を徹底したうえで開催を実現した。

今回のプログラムでは、十勝スピードウェイのジュニアコースを周回する実走行を中心とし、2泊3日の日程で行なわれる。車両はかつてフォーミュラ・チャレンジ・ジャパンで使用されていたFC106を使用。なお、カリキュラムで優秀な成績を修めた受講生は、TGR-DC RSスカラシップドライバーとして選出されTGRのサポートを受けながらFIA-F4選手権参戦を目指すことになる。

申し込み方法は特設サイトで配信されているPDFをダウンロードし、必要事項を記入のうえ6月30日までにTGR-DC事務局へメールまたは郵送のこと。受講にあたり、14歳以上であることと、カートまたは4輪競技の参加経験が必須となるので注意したい。興味のある方はぜひ特設サイトをチェックしてほしい。

■TGR-DC レーシング・スクール
●日程：8月11日（水）〜13日（金）
●開催地：十勝スピードウェイ
●受講料：150,000円（宿泊費・食事・税込み）※交通費除く
●受講定員：20名程度
●受講対象者：14歳以上でカートまたは公認4輪競技に参加した経験を持つ者
●申込方法：参加申込書を事務局までメールまたは郵送
●申込締切：6月30日（水）消印有効
●特設サイトURL：https://toyotagazooracing.com/jp/tdp/release/2021/0519-01/



TOYOTA

SAN-EI
CORPORATION

No. 1554

auto sport

オートスポーツ 2021 6/18号

auto sport 2021年6月18日号（隔週金曜日発売）2021年6月4日発売　第58巻第11号　通巻1554号
発行人：星野 邦久　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価690円

本体627円

雑誌 29663-6/18

4910296630613
00627

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷